
경 전 철 을 활 용 한 지 역 경 제 활 성 화 연 구 용 역

2025. 11. 26.



의정부시의회
UIJEONGBU CITY COUNCIL

제 출 문

의정부시의회 귀중

본 연구보고서를
「경전철을 활용한 지역 경제 활성화 연구용역」의
최종보고서로 제출합니다.

2025. 11. 26

대진대학교 산학협력단

참여 연구진

책임연구원

고대유(대진대학교)

공동연구원

김종수(대진대학교)

김현석(광운대학교)

연구보조원

박성민(성균관대학교)

임서림(성균관대학교)

참여 의원

대표의원

김지호

참여의원

최정희

이계옥

※ 이 보고서의 내용은 연구진의 견해로 의정부시의회의 입장과 다를 수 있습니다.

목차 | CONTENTS

제1장 | 서 론

제1절 연구의 배경 및 필요성	1
제2절 연구의 목적 및 범위	1
1. 연구의 필요성	1
2. 연구의 목적	2
제3절 연구범위	3
제4절 연구내용	3

제2장 | 경전철과 지역경제 활성화에 관한 이론적 고찰

제1절 경전철의 개념 및 정책적 의의	5
1. 경전철의 개념	5
2. 의정부경전철의 사업개요	6
제2절 지역경제 활성화의 개념과 경전철과의 연계 구조	8
1. 지역경제 활성화의 개념	8
2. 지역경제 활성화의 구성요소	8
3. 경전철과 지역경제활성화의 연계구조	9
4. 시사점	10

제3장 | 의정부경전철 운영 현황 및 문제점

제1절 의정부시 행정동 현황	11
1. 의정부시 현황	11
제2절 의정부경전철 추진 개요 및 이용 현황	17
1. 의정부경전철 추진개요	17
2. 의정부경전철 이용현황	19
3. 의정부경전철 역사별 특징	21
4. 의정부경전철 추진사업 현황	25
제3절 운영상 주요 문제점	32
1. 의정부경전철 문제점 진단을 위한 빅카인즈 분석	32
1) 2012년~2016년	32
2) 2017년~2021년	34
3) 2022년~2025년	34
제4절 소결:현황 분석의 시사점	41
1. 의정부 경전철 문제점 진단	44
2. 국내외 사례분석	44
1) 국내 경전철 운영 사례 및 시사점	44
2) 해외 경전철 운영 사례 및 시사점	46
3. 종합시사점	48

제4장 I 의정부경전철을 활용한 지역경제 활성화를 위한 종합 제언

제1절 청년 및 출산 유인을 위한 콘텐츠 기반 활성화 방안	51
1. 방향과 목적	51
2. 프로그램 개발과 사례	52
제2절 고령친화형 환승환경 및 노선 연계 개선	60
1. 안전 사고 문제 노출	60
2. 무장애 환승구조의 필요성	61
3. 도시재생 연계 전략	62
제3절 역사별 기능 특화 및 공간 활용 다변화	64
1. 역사별 맞춤형 수요 분석의 필요성	64
2. 15개 역사 유형 분류 및 특화 방향 제시	66
3. 역사 활용 사례 제안	70
제4절 웹툰·MZ세대 콘텐츠 마케팅 전략 도입	78
1. ‘콘텐츠 기반 대중교통’으로의 전환	78
2. 콘텐츠 실행방안 및 예시	79
3. MZ세대 대상 참여형 콘텐츠 구조	83
4. 추진체계와 기대효과	84

제5장 I 결론 및 정책 제언

1. 경전철 패러다임의 혁신전 전환	85
2. 제언 I: 구조적 건전성 확보 및 거버넌스 혁신	86
3. 정책 제언II: 시민 복지 증진을 위한 안전 및 무장애 환경 구축	86
4. 정책 제언III: 역세권 중심의 지역경제 활성화 전략	87
5. 정책 제언IV: 이용 활성화를 위한 콘텐츠 및 마케팅 전략	88
6. 소결 및 기대 효과	88

참 고 문 헌	90
---------	----

표·그림 목차 | LIST OF TABLES

<표 2-1> 대중교통 간 비교	5
<표 2-2> 의정부 경전철 위치 및 편의시설 현황	7
<표 3-1> 의정부시 인구 추이(2020~2024)	12
<표 3-2> 2024년 의정부시 인구현황	12
<표 3-3> 2024년 의정부시 세대별 현황	13
<표 3-4> 의정부시 연령별 인구현황	14
<표 3-5> 의정부시 주요 도로망	16
<표 3-6> 2024년도 의정부경전철 이용현황 : 역별순위	20
<표 3-7> 역사별 특징	24
<표 3-8> 경전철 효자역 하부 유휴공간 활용시설(호호당, 당시: 청춘어게인 쉼터)추진개요	25
<표 3-9> 경전철 회룡역 승강장 공간을 활용한 ‘의정부경전철로 떠나는 캐롤여행’ 추진개요	30
<표 3-10> ’12~’16 연관어 가중치 및 키워드 빈도	34
<표 3-11> ’17~’21 연관어 가중치 및 키워드 빈도	36
<표 3-12> ’22~’25 연관어 가중치 및 키워드 빈도	39
<표 3-13> 국내 경전철 사례 및 시사점	46
<표 3-14> 해외 경전철 사례 및 시사점	47
<표 4-1> 역세권 보행환경 개선 과제(예시)	63
<표 4-2> 역사 진단 기준	65
<표 4-3> 분류논리 구조: ‘수요’와 ‘공간적 맥락’의 결합	66
<표 4-4> 필수 적용 진단 기준	67
<표 4-5> 15개 역별 5가지 유형분류	69
<표 4-6> 동오역 활성화 방안	70
<표 4-7> 어룡역 활성화 방안	72
<표 4-8> 의정부시청역 활성화 방안	73
<표 4-9> 의정부중앙역 활성화 방안	74
<표 4-10> 회룡역 활성화 방안	76
<표 4-11> 경험콘텐츠로서 경전철 브랜딩화 전략	78
<표 4-12> 의정부 경전철 5가지 유형	82
<표 4-13> 추진체계	84

<그림 2-1> 의정부경전철 노선도	6
<그림 3-1> 의정부시 행정구역`	11
<그림 3-2> 의정부시 철도 현황	15
<그림 3-3> 의정부시 도로 현황	16
<그림 3-4> 경전철 효자역 하부 유희공간 시민참여 과정	26
<그림 3-5> 경전철 효자역 하부 유희공간 시민참여 및 심사 과정	27
<그림 3-6> ‘12~’16 키워드 트렌드	32
<그림 3-7> ‘12~’16 연관어 워드클라우드	33
<그림 3-8> ‘17~’21 키워드 트렌드	35
<그림 3-9> ‘17~’21 연관어 워드클라우드	35
<그림 3-10> ‘22~’25 키워드 트렌드	38
<그림 3-11> ‘22~’25 연관어 워드클라우드	38

제1장 서론

제1절 연구의 배경

- 본 연구는 의정부 경전철의 활용성을 제고하고, 지역 경제 활성화를 위한 실현 가능하고 지속 가능한 전략을 도출하는 것을 목표로 함
- 의정부경전철은 2012년 개통 이후 이용률 저조, 민간사업 파산, 재정지원 지속 등의 구조적 문제에 직면
- 민선8기 시의 주요 의제 중 하나로 "경전철을 활용한 지역경제 선순환 모델" 필요성 대두
- 수도권교통망 연계(GTX-C 예정)와 지역 내 관광·문화자원과의 융복합 전략이 필요한 시점
- 특히 도시재생, 생활형 관광, 소상공인 지원 등 다양한 정책과의 연계성을 높여야 할 시기임

제2절 연구의 필요성과 목적

1. 연구의 필요성

- 운영 10년차에 접어든 시점에서의 실증적 종합 진단 부재
 - 기존 연구들은 개통 초기 수요예측, 구조적 한계, 또는 이론적 중요도 분석에 집중되었음
 - 그러나 경전철 운영이 10년을 넘긴 현재, 이용 패턴, 시민 수용도, 지역경제 파급효과에 대한 전면적 종합 진단 및 전략 제시는 부재
 - 이 연구는 운영 성숙기 진입 이후의 지역 밀착형 진단과 개선방안 제시에 초점을 두며 실천적 의의가 큼
- '지역활성화 매개체'로서의 경전철-문화관광 융합 전략은 미개척 영역

- 기존 연구 대부분은 수송 수요, 환승 체계, 부동산 가치 영향 등에 국한
- 회룡사 등 의정부의 로컬 역사문화자산을 경전철과 결합한 관광·브랜딩 모델 제시 연구는 극히 제한적
- 본 연구는 웹툰·SNS·MZ세대 콘텐츠 전략 등 문화관광 기반 경전철 활용 방안을 새롭게 제안하여 기존연구의 주제적 한계를 보완함

□ ‘교통+문화+브랜딩’ 통합형 도시전략 실험

- 이 연구는 단순한 ‘교통 인프라 개선’을 넘어, 경전철을 의정부 도시브랜딩의 중심축으로 전환하고자 함
- “교통수단을 ‘체험의 플랫폼’으로 재구성”
- “도시 고유 정체성(역사·문화·청년 감성)과 경전철의 정주환경 연결”
- 기존 연구들이 보편적 교통효율성에 머물렀다면, 이 연구는 도시의 정체성과 브랜딩 가치 확장을 실험하는 통합형 접근을 시도함

2. 연구의 목적

- 의정부시 경전철을 활용한 지역 경제 활성화 방안을 도출하고, 교통 인프라가 지역 상권 및 산업에 미치는 영향을 분석
- 경전철 이용률 제고를 위한 정책적 지원과 운영 효율성을 높일 수 있는 전략을 도출
- 경전철과 연계한 지역 환경 개선 및 도시 경쟁력 향상 전략을 제시하여 지속 가능한 지역 발전을 모색

제3절 연구범위

☐ 공간적 범위

- 의정부시를 포함한 경기 북부

☐ 내용적 범위

- 의정부 경전철 도입 시기부터 현재
- 경전철 이용객과 노선도
- 경전철과 지역경제 연계성
- 경전철 관련 국내외 사례 등

제4절 연구내용

☐ 경전철과 지역 경제 분석

- 의정부시 경전철 운영 현황 및 이용 실태 조사
- 경전철이 지역 상권 및 경제활동에 미치는 영향 진단

☐ 경전철 이용 활성화 방안

- 이용자 확대를 위한 정책 및 인프라 개선 방안 연구
- 대중교통 환승 체계 및 편의성 증대 전략 제안

☐ 경전철 연계 지역 개발 및 상권 활성화

- 경전철역 주변 상권 및 주거지 개발 가능성 분석
- 관광 및 문화 콘텐츠 연계를 통한 지역경제 활성화 방안

□ 정책 및 운영 개선 방향 제시

○ 국내외 사례 분석을 통한 성공 전략 도출

○ 지속 가능한 운영 모델 및 행정·재정적 지원 방안 마련

제2장 경전철과 지역경제 활성화에 관한 이론적 고찰

제1절 경전철의 개념 및 정책적 의의

1. 경전철의 개념

□ 교통수단으로서의 경전철 용이성

- 경전철은 중량전철의 운송량보단 작지만 버스보다는 큰 중간규모의 대중교통임
 - 경전철은 대체로 Light Rail로 불리며 중량철도와 비교해 적은 수송량을 가진 전기철도로서 독립된 전용노선을 보유하고 있음
 - 고·저상 플랫폼에서 승·하차를 하고, 1량 또는 다량으로 연결되어 있음(홍평화·박재홍, 2017: 22)
- 경전철은 교통수요 처리능력에 강점이 있으며, 기존의 지하철과 버스 등의 교통수단의 단점을 보완함
 - 차량의 규모나 시간당 최대 수송 인원이 기존 지하철보다 작으나 버스보다 큼(홍평화·박재홍, 2017: 22)
 - 기존 지하철의 지선, 중소도시 간선, 도시 간 연계 등 교통수요 처리에 적합함(홍평화·박재홍, 2017: 22)
 - 차량의 배차간격이 짧아 수송수요에 신속 대응이 가능함(홍평화·박재홍, 2017: 22)
 - 노선선정 용이성 및 유연한 차량편성이 장점임(홍평화·박재홍, 2017: 22)

<표 5-1> 대중교통 간 비교

구분	중형전철(지하철)	버스	경전철
수송용량	3~7만 명	5천명	1~2만명
차량편성	6~10량	1대	1~6량
차량정원	250명	80명	200명
운행간격	2~10분	5~20분	30초~2분
속도	시속 30~35km	시속18.35km(서울)	시속 35km~45km
건설비	1,000억원/km	1,000억원/km(4차선)	500억원/km
적용지역	대도시(1백만이상)	소도시	중도시(50만 이상)

※ 홍평화·박재홍 (2017:23) 재인용

2. 의정부경전철의 사업개요

- 의정부경전철은 수도권 최초의 경전철로 교통난 해소 및 동·서간 도시 균형발전을 도모하기 위한 목적으로 건설됨
 - 의정부경전철은 비순환형 노선구조의 운행으로 무인운전 및 고무차륜 시스템의 철도임
 - 노선의 길이는 약 11.3km로 발곡역에서 탑석역까지 15개의 승강장이 있으며, 임시승강장까지 총 16개의 정거장임
 - 사업방식은 BTO 방식의 민간투자사업으로 총 사업비 6,767억원으로 민자 3,852억원, 재정지원 2,915억원으로 구성됨
- 의정부경전철은 지역 내 비순환형 노선으로 한정되어있음
 - 수도권 중심부로의 이동시 추가환승 부담이 발생함
 - 의정경전철과 광역철도가 연결된 환승센터는 회룡역 1호선임
 - 경전철 의정부역과 1호선 의정부역은 비교적 거리가 가깝지만 환승센터로는 연결되어 있지 않음
- 의정부경전철 노선도

<그림 2-1> 의정부경전철 노선도





<표 2-2> 의정부 경전철 위치 및 편의시설 현황

역명	행정동	출입구 수	엘리베이터 수/에스컬레이터 유무
회룡	호원동	2 (1호선 포함 5)	5개 / 유
의정부중앙	의정부1동	2	3개 / 무
발곡	신곡1동	2	3개 / 무
경기도청 북부청사	신곡2동	2	3개 / 유
경전철의정부	의정부2동	1	4개 / 무
범골	호원2동	2	4개 / 무
어룡	송산1동	2	4개 / 무
동오	신곡2동	2	4개 / 유
흥선	의정부2동	2	4개 / 무
송산	송산1동	2	4개 / 무
의정부시청	의정부2동	2	4개 / 유
새말	신곡2동	1	3개 / 무
탑석	송산1동	1	3개 / 무
곤제	송산3동	2	4개 / 무
효자	신곡2동	1	3개 / 무
차량기지입시승강장	고산동	-	-

제2절 지역경제 활성화의 개념과 경전철과의 연계구조

1. 지역경제 활성화의 개념

- 지역경제 활성화는 특정 지역이 보유한 인적·물적 자원을 효율적으로 활용하여 생산·소비·고용·소득의 선순환 구조를 구축하는 과정을 의미함
 - 이는 단순히 지역 내 총생산(GRDP)의 증가를 의미하는 것이 아니라, 지역 내 기업 활동의 활력 제고, 주민의 생활 수준 향상, 그리고 지속가능한 산업 생태계 조성 등을 포괄하는 종합적 개념
 - 즉, 지역경제 활성화란 지역의 자립성과 경쟁력 강화를 통해 지역 주민의 삶의 질을 향상시키는 정책적·사회적 노력의 총체라 할 수 있음
- 우리나라에서는 지역균형발전정책, 도시재생사업, 생활SOC 확충, 지역상권 진흥사업 등이 모두 지역경제 활성화를 목표로 추진되고 있음
 - 이러한 정책들은 교통, 산업, 주거, 문화, 복지 등 다양한 부문과의 연계 속에서 추진되며, 특히 지역 교통체계의 효율성은 지역경제 활성화의 핵심 인프라로 인식됨¹⁾

2. 지역경제 활성화의 구성요소

- 지역경제 활성화는 일반적으로 다음 세 가지 차원에서 접근 가능²⁾
 - 산업·상업적 활성화
 - 지역 내 기업과 상점의 매출 증대, 창업 및 투자 유치, 고용 창출 등을 통한 경제적 활력 제고
 - 공간·인프라적 활성화
 - 교통 접근성 향상, 역세권 개발, 공공·상업 공간의 재배치 등을 통한 지역 이용률 제고

1) 최수범, & 이주형. (2016). 철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계. *한국콘텐츠학회논문지*, 16(4), 594-603.

2) 박병춘. (2012). 지역발전과 지역공동체: 지역공동체 활성화를 위한 모형 및 기본 정책 방향을 중심으로: 지역공동체 활성화를 위한 모형 및 기본 정책 방향을 중심으로. *지역사회연구*, 20(2), 1-26.

○ 사회·문화적 활성화

- 지역 주민의 교류 촉진, 문화콘텐츠 확산, 관광자원 개발 등 지역 정체성과 매력 강화

□ 이 세 요소는 상호보완적 관계에 있으며, 특히 교통 인프라의 확충과 이용 활성화는 산업적·공간적·사회적 활력의 공통 기반을 제공

3. 경전철과 지역경제 활성화의 연계구조

□ 경전철(Light Rail Transit, LRT)은 기존 중·대규모 도시철도에 비해 건설비와 운영비가 저렴하고, 도심 내 단거리·중단거리 구간을 연결하는 생활밀착형 교통수단으로 기능

○ 경전철의 운영은 단순한 교통서비스 제공을 넘어, 지역경제 구조와 직접적으로 연계된 촉진 메커니즘을 가진다 볼 수 있음

□ 경전철과 지역경제 간의 연계 구조는 다음과 같이 설명할 수 있음³⁾

○ 접근성 향상 → 상권 활성화

- 경전철은 주요 거점 간 이동 시간을 단축시켜 상업시설·공공기관·관광지의 접근성을 높인다. 이에 따라 유동인구가 증가하고, 역세권 중심의 상권 재편 및 신규 창업이 촉진됨

○ 역세권 개발 → 부동산 가치 및 투자 확대

- 역세권은 자연스럽게 주거·업무·상업이 결합된 복합공간으로 발전하며, 부동산 가치 상승과 민간 투자 유입을 유도한다. 이러한 파급효과는 지역 재정 확충과 도시 이미지 제고로 이어짐

○ 관광 및 문화 연계 → 체류형 지역소비 확대

- 경전철은 지역 관광자원(문화유산, 축제, 음식거리 등)과의 연계를 통해 관광

3) 김주영, & 권치홍. (2011). 전철 개통이 지역경제에 미치는 영향에 관한 연구: 서울-천안 전철의 화성-천안 연장구간을 중심으로: 서울-천안 전철의 화성-천안 연장구간을 중심으로. 한국지역개발학회지, 23(5), 187-202.

객 유입을 촉진한다. 이는 단순 통행 중심의 교통 이용을 ‘체험·소비 중심의 방문’으로 전환시키는 핵심 요인

○ 일자리 창출 및 지역 순환경제 촉진

- 경전철 운영에 따른 유지·관리·서비스 관련 일자리 창출뿐 아니라, 역세권 상점, 카페, 숙박업 등 지역 내 소비 기반 일자리가 확대된다. 결과적으로 지역 내 생산·소비 순환이 강화

○ 도시 브랜드 가치 제고

- 경전철은 친환경·스마트 모빌리티 이미지와 함께, 도시의 현대적 교통 시스템을 상징한다. 이는 지역의 외부 인지도 제고와 투자유치 경쟁력 향상으로 이어짐

□ 이처럼 경전철은 단순한 교통수단이 아닌, 지역경제 활성화를 견인하는 복합적 플랫폼으로 작동함

- 향후 경전철 운영의 방향은 ‘교통 중심’에서 ‘경제·문화 융합형 생활플랫폼’으로의 전환이 필요함

4. 시사점

- 의정부경전철의 지속가능한 운영을 위해, 교통 효율성 중심의 접근을 넘어 지역 경제 선순환 구조 속 경전철을 재배치하는 전략적 시각이 요구됨
- 즉, 역세권 중심의 상권 연계, 관광콘텐츠 결합, 고령친화형 서비스 산업 육성 등을 통해 경전철이 지역 내 소비와 일자리, 그리고 체류형 활동을 촉진하는 핵심 인프라로 기능하도록 해야 함
- 이러한 관점에서 경전철은 단순한 적자 교통시설이 아니라, 지역경제를 활성화시키는 투자형 자산으로 재인식되어야 함

제3장 의정부경전철 운영 현황 및 문제점

제1절 의정부시 행정동 현황

1. 의정부시 현황

□ 의정부 도시 현황

○ 의정부 도시 현황

- 의정부시는 크게 홍선·호원권역, 신곡·송산권역으로 구분됨
- 2025년 기준 행정구역은 15동이며, 면적은 81.54km²임

<그림 3-1> 의정부시 행정구역



※ 의정부시(<https://www.ui4u.go.kr/portal/contents.do?mId=0501040000>)

□ 의정부 인구 추이

○ 의정부시의 최근 5개년 인구 증감률은-0.1%로 2020년 대비 439명 감소함

- 남성은 2020년 대비 893명(-0.39%) 감소하였으며, 여성은 454명(+0.19%)증가하였음

<표 3-1> 의정부시 인구 추이(2020-2024)

의정부시						단위(명, %)
	2020	2021	2022	2023	2024	증감률
총인구	461,710	463,661	463,724	464,213	461,271	-0.1
남성	227,342 (49.24)	228,538 (49.29)	228,107 (49.19)	228,163 (49.15)	226,449 (49.09)	-0.39
여성	234,368 (50.76)	235,123 (50.71)	235,617 (50.81)	236,050 (50.85)	234,822 (50.91)	0.19

주 : 각 연도별 12월 기준

자료 : 의정부시(<https://www.ui4u.go.kr>), 현황 및 통계

□ 의정부 인구 현황 (2024년 기준)

○ 2024년 의정부시 인구는 총 461,271 명이며, 인구밀도는 5657 명/km²임

- 가장 많은 인구가 거주하고 있는 지역은 송산3동(44,777명), 신곡2동(31,258명), 신곡1동(411,314명) 순이며, 인구가 가장 적게 살고 있는 지역은 장암동(18,567명), 흥선동(18,694명), 녹양동(19,423명)순임
- 인구성비는 여성이 234,822명으로 총인구의 약 51%의 비중을 차지하며, 남성은 226,449명으로 약 49%임
- 인구밀도는 송산2동(약 22,013 명/km²), 의정부1동(약 20,545 명/km²), 신곡1동(약 16,138 명/km²) 순임

<표 3-2> 2024년 의정부시 인구 현황

행정동	성별대비			면적대비		
	합계	여성(%)	남성(%)	면적	면적분포	인구밀도
합계	461,271	234,822 (50.91)	226,449 (49.09)	81.58	100%	5,657
의정부1동	40,063	19,821 (4.30)	20,242 (4.39)	1.95	2%	20,545
의정부2동	29,433	14,795 (3.21)	14,638 (3.17)	2.48	3%	11,868
호원1동	33,829	17,505 (3.79)	16,324 (3.54)	6.58	8%	5,141
호원2동	32,388	16,819 (3.65)	15,569 (3.38)	4.18	5%	7,748
장암동	18,567	9,737 (2.11)	8,830 (1.91)	8.939	11%	2,077
신곡1동	41,314	21,070 (4.57)	20,244 (4.39)	2.56	3%	16,138

신곡2동	44,252	22,877 (4.96)	21,375 (4.63)	2.82	3%	15,692
송산1동	30,540	15,661 (3.40)	14,879 (3.23)	4.48	5%	6,817
송산2동	31,258	15,793 (3.42)	15,465 (3.35)	1.42	2%	22,013
송산3동	44,777	23,100 (5.01)	21,677 (4.70)	9.31	11%	4,810
자금동	25,175	12,889 (2.79)	12,286 (2.66)	11.78	14%	2,137
가능동	23,654	11,811 (2.56)	11,843 (2.57)	3.97	5%	5,958
흥선동	18,694	9,156 (1.98)	9,538 (2.07)	5.74	7%	3,257
녹양동	19,423	9,824 (2.13)	9,599 (2.08)	3.81	5%	5,098
고산동	27,904	13,964 (3.03)	13,940 (3.02)	11.56	14%	2,414

주 : 2024년 12월 기준

자료 : 의정부시(<https://www.ui4u.go.kr>), 현황 및 통계

□ 의정부 세대 현황 (2024년 기준)

○ 2024년 의정부시 총 세대수는 210,264세대임

- 1인 세대수는 총 81,160세대이며, 1인 세대가 가장 많은 지역은 의정부 1동(14,206세대), 의정부2동(8,542세대), 신곡2동(5,753세대) 순임
- 2인 세대수는 총 53,439세대이며, 2인 세대가 가장 많은 지역은 신곡2동(5,222세대), 신곡1동(4,986세대), 의정부1동(4,586세대) 순임
- 3인 이상의 세대수는 총 75,665세대이며, 3인세대가 가장 많은 지역은 송산3동(8,491세대), 신곡2동(7,765세대), 신곡3동(7,210세대) 순임

<표 3-3> 2024년 의정부시 세대별 현황

행정동	세대수				단위(명, 세대)
	1인	2인	3인이상	합계	
합계	81,160	53,439	75,665	210,264	
의정부1동	14,206	4,586	4,704	23,496	
의정부2동	8,542	3,677	3,813	16,032	
호원1동	5,293	4,338	5,509	15,140	
호원2동	3,590	3,838	5,807	13,235	
장암동	2,865	2,248	3,092	8,205	
신곡1동	5,638	4,986	7,210	17,834	
신곡2동	5,753	5,222	7,764	18,739	
송산1동	4,652	3,635	5,154	13,441	
송산2동	4,255	3,194	5,631	13,080	
송산3동	5,156	4,266	8,491	17,913	
자금동	4,648	2,937	4,082	11,667	
가능동	5,468	3,094	3,370	11,932	
흥선동	4,409	2,341	2,651	9,401	
녹양동	3,655	2,323	3,065	9,043	
고산동	3,030	2,754	5,322	11,106	

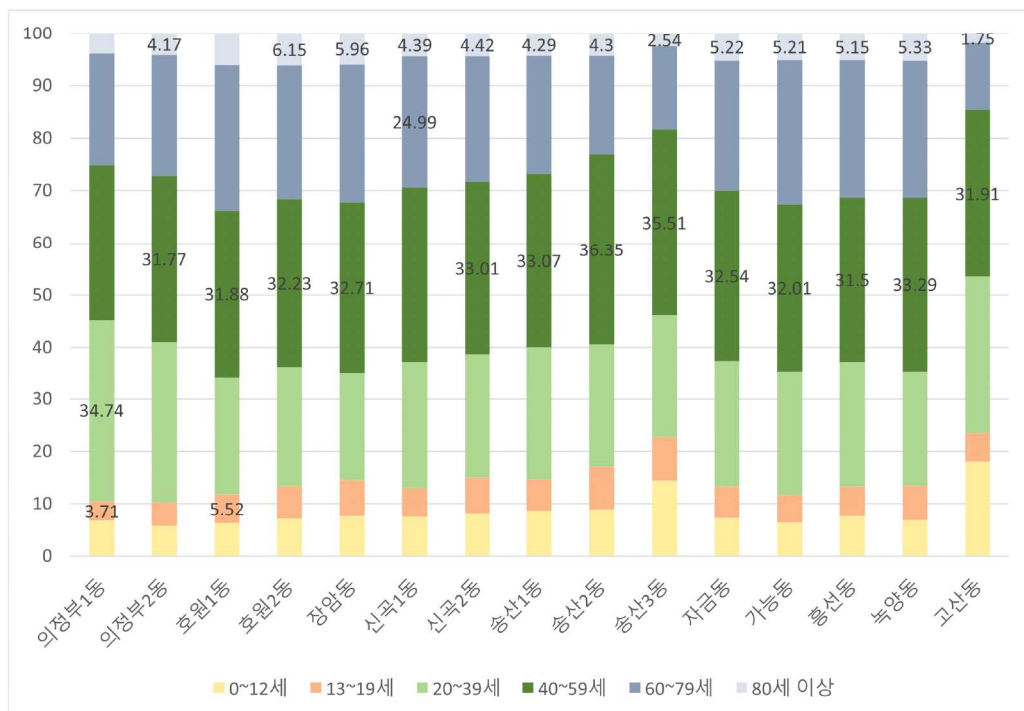
주 : 2024년 12월 기준

자료 : 의정부시(<https://www.ui4u.go.kr>), 현황 및 통계

□ 의정부시 연령별 인구현황

- 2024년 의정부시의 19세 이하의 비율은 14.8%이며, 20세 이상 64세 이하의 비율은 약 66.4%, 65세 이상의 비율은 18.9%임
- 미취학아동(0~6세)이 가장 많은 지역은 고산동(2,918명), 송산3동(2,638명), 의정부1동(1,544명) 순임
- 초등학생(7~12세)이 가장 많은 지역은 송산3동(3,846명), 신곡2동(2,169명), 고산동(2,126명) 순임
- 청소년(13~19세)가 가장 많은 지역은 송산3동(3,681명), 신곡2동(3,049명), 송산2동(2,684명) 순임
- 20~30대가 가장 많은 지역은 의정부 1동(13,921명), 송산3동(10,508명), 신곡 2동(10,436명) 순임
- 40대이상 64세 미만의 인구가 가장 많은 지역은 신곡2동(18,698명), 송산3동 (18,545명), 신곡1동(17,757명)순임
- 경로우대를 받는 65세 이상 인구가 가장 많은 지역은 호원1동(8,510명), 신 곡2동(8,454명), 신곡1동(8,185명)순 임

<표 3-4> 의정부시 연령별 인구현황



비고	단위(명)										
	미취학	초·중·고	청소년	성인					고령인구		
	0세 ~6세	7세 ~12세	13세 ~19세	20세 ~29세	30세 ~39세	40세 ~49세	50세 ~59세	60세 ~64세	65세 ~69세	70세 ~79세	80세 이상
합계	17,795	22,286	28,055	56,279	60,287	68,885	82,459	38,153	31,273	35,248	20,551
의정부1동	1,544	1,185	1,486	6,599	7,322	5,612	6,282	3,112	2,617	2,751	1,553
의정부2동	750	969	1,303	4,651	4,407	4,114	5,232	2,457	1,983	2,333	1,234
호원1동	888	1,243	1,864	3,906	3,704	4,700	6,081	2,933	2,667	3,789	2,054
호원2동	884	1,430	2,035	3,900	3,482	4,491	5,952	2,764	2,321	3,138	1,991
장암동	542	888	1,278	1,926	1,881	2,779	3,295	1,605	1,485	1,787	1,101
신곡1동	1,396	1,700	2,292	4,828	5,156	5,643	8,155	3,959	3,130	3,235	1,820
신곡2동	1,446	2,169	3,049	5,496	4,940	6,200	8,407	4,091	3,196	3,294	1,964
송산1동	1,157	1,471	1,856	3,789	3,969	4,306	5,808	2,613	2,135	2,135	1,301
송산2동	966	1,799	2,584	4,026	3,311	4,973	6,394	2,265	1,605	1,988	1,347
송산3동	2,638	3,846	3,681	4,503	6,005	9,081	6,822	2,642	2,179	2,232	1,148
자금동	769	1,068	1,512	3,228	2,841	3,337	4,852	2,371	1,845	2,033	1,319
가능동	672	837	1,269	2,723	2,872	3,156	4,414	2,434	1,929	2,115	1,233
홍선동	724	721	1,036	2,081	2,396	2,445	3,444	1,735	1,483	1,668	961
녹양동	501	834	1,273	2,292	1,981	2,736	3,728	1,792	1,558	1,699	1,029
고산동	2,918	2,126	1,537	2,331	6,020	5,312	3,593	1,380	1,140	1,051	496

주 : 2024년 12월 기준

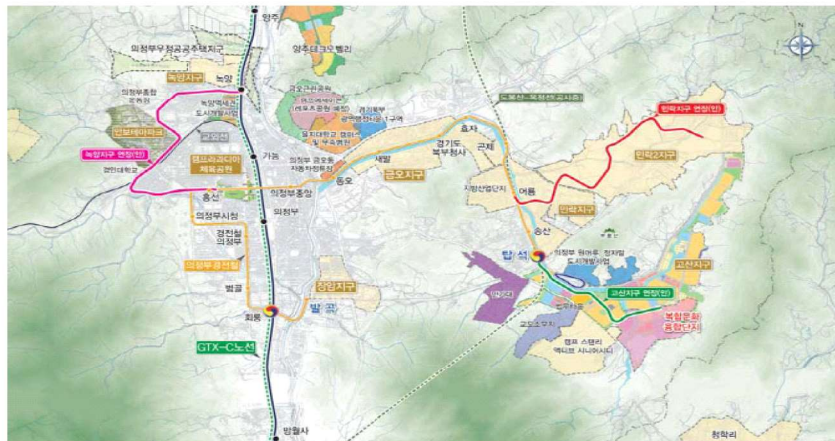
자료 : 의정부시(<https://www.ui4u.go.kr>), 현황 및 통계

□ 의정부 도시 현황

○ 의정부 철도 운영 및 건설 현황

- 의정부 도시철도는 지하철 1호선(녹양역-망월사역), 7호선(장암역), 의정부경전철이 운행중임
- 최근 GTX-C 노선, 의정부경전철 노선 연장(고산, 민락, 녹양지구), 8호선 연장을 추진하기 위한 전략을 모색하고 있음

<그림 3-2> 의정부시 철도 현황



○ 의정부 주요도로 현황

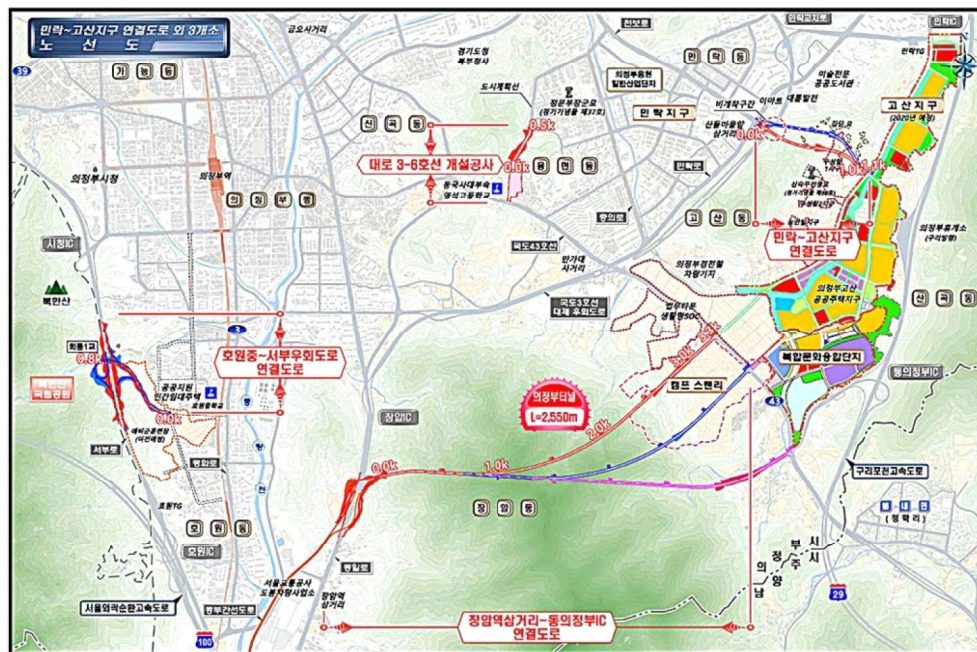
- 의정부 주요도로망은 다음과 같음

<표 3-5> 의정부시 주요 도로망

도로명	관내 시점 및 종점	연장(km)	차로수(양방향)
서울외곽순환고속도로	별내IC~송추IC	5.5	8
세종포천고속도로	신곡동 구역계~자일동 구역계	7.6	6
국도 3호선	의정부IC~양주시계	4.5	4-6
국도 39호선	녹양사거리~양주시계	11.3	4
국도 43호선	신곡고가~남양주시계	9.3	6-8
국도3호선 대체우회도로	양주터널~장암IC	8.2	4-6
동부간선도로	장암IC~의정부IC	3.3	4
서부우회로	경민광장 교차로~호원IC	8.3	6-8
동일로	서울시계~양주시계	5.2	6

※ 경기연구원.(2019:22) 재인용

<그림 3-3> 의정부시 도로 현황



※ 연합뉴스 자료(<https://www.yna.co.kr/view/AKR20191121110600060>)

제2절 의정부경전철 추진 개요 및 이용 현황

1. 의정부경전철 추진개요

- 의정부시는 경전철 건설 및 개통에 따른 행정절차를 신속하게 추진하였음
 - 의정부경전철의 추진개요는 경전철 개통 전·후, 경전철 민간사업자 파산 이후로 구분할 수 있음

□ 의정부경전철 개통 전 (1993~2012)

- 의정부경전철 개통을 위한 제도적, 정책적 기반을 마련하기 위한 이해관계자 간 교류가 이뤄짐
 - 의정부시는 경전철 개통 전 타당성 조사, 시민공청회, 기본계획 수립, 사업평가 등 행정, 사회적 절차와 민간 협력, 재정 검토 등을 실시함
 - 이를 통해 경전철 사업의 제도적, 정책적, 재정적 기반을 마련함

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 1993.07.20.~1994.03.23. : 지하철 7호선 연계노선 신설 타당성 조사• 1995.10.05.: 의정부경전철 도입을 위한 시민공청회 개최• 1995.12.31.: 경전철건설 및 운영기본계획 수립 (2000.11.24. 도시철도기본계획 변경)• 1998.02.04.: 도시철도기본계획 확정• 1999.09.: 경전철 건설, 운영 기본계획 사업성 평가• 2000.03.29.: 정부 중점관리대상사업 선정• 2001.09.04. : 사전환경성 검토 협의• 2001.09.25. : 시설사업기본계획 심의확정 및 승인(기획예산처)• 2002.03.30. : 사업계획서 접수(포스코건설컨소시엄, LG건설컨소시엄)• 2002.07.09.~2002.07.12. : 사업계획서 평가• 2002.08.14. : 민간투자사업심의위원회 평가결과 심의(의정부시)• 2005.01.20. : 민간투자사업 총사업비 사전검토(조달청 국책사업과)• 2006.03.31. : 실시협약 및 사업시행자 지정안 민간투자사업심의위원회 심의·의결• 2006.04.11. : 실시협약 체결을 위한 협상결과 시의회 보고• 2006.04.14. : 실시협약 체결 및 사업시행자 지정• 2007.04.13. : 사업시행자 경전철 실시계획 승인 신청서 제출• 2007.05. : 교통영향평가 소위원회 심의(05.01), 도지정문화재 현상변경 심의(05.03)• 2007.05.02. : 환경영향평가 협의 완료(한강유역환경청) |
|---|

- 2007.05.30. : 교통영향평가 심의 완료
- 2007.07.26. : 의정부경전철 기공식
- 2007.08.28. : 의정부경전철 착공(의정부경전철주식회사)
- 2009.12.02. : 회룡통합역사 사업시행협약 체결(의정부시, 한국철도공사)
- 2011.03.16. : 총사업비 변경 실무협상(의정부시-의정부경전철주식회사)
- 2011.08.08. : 재무모델변경 합의(의정부시-의정부경전철주식회사)
- 2011.09.16. : 공기연장(10개월) 합의
- 2012.06.30. : 공사 준공(의정부경전철주식회사)
- 2012.07.01. : 의정부경전철 개통

※ 의정부시 분야별정보. <https://www.ui4u.go.kr/depart/contents.do?mId=0203030300>

□ 의정부경전철 개통 후 (2012~2017)

○ 2012년 7월을 시작으로 경전철이 개통되었으나 2017년 민간사업자의 파산에 이르렀음

- 의정부시 경전철 개통 이후 제도 정비 및 사업 정상화를 위한 협의를 지속하였으나, 민간사업자의 재정난으로 2017년 파산에 이르고 실시협약이 해지되었음

- 2012.07.01. : 의정부경전철 개통
- 2012.12.11. : 통합환승할인제 도입 요청(의정부경전철주식회사→의정부시)
- 2013.01.01. : 의정부경전철 장애인무임 시행
- 2013.02.27. : 통합환승할인제 손실 보조금 도비지원(30%) 결정
- 2013.12.26. : 사업정상화 협의 재개(의정부시-의정부경전철주식회사)
- 2014.04.21. : 통합환승할인제 도입 협력 합의서 체결
- 2014.05.30. : 의정부경전철 경로무임 시행
- 2014.12.05. : 회룡역 직결환승통로 공사 준공
- 2014.12.06. : 의정부경전철 수도권 통합환승할인제 시행
- 2015.06.27. : 수도권 대중교통운임 변경에 따른 의정부경전철 운임 조정
- 2015.11.04. : 사업재구조화 제안(의정부경전철주식회사→의정부시)
- * 지원요구액 : 25년 6개월간 연 145억원
- 2016.09.01.~2016.12.28. : 사업정상화 관련 협의
- 2017.01.11. : 의정부경전철주식회사 파산 신청
- 2017.02.02.~2017.05.18. : 파산심리 및 재판부 권고에 따른 사업정상화 추가 협의
- 2017.02.~06. : 의정부경전철 후속 운영방안 타당성 검토
- 2017.05.26. : 의정부경전철주식회사 파산 선고(서울회생법원)

- 2017.06.30. : 실시협약 해지 통보(파산관재인→의정부시)

※ 의정부시 분야별정보. <https://www.ui4u.go.kr/depart/contents.do?mId=0203030300>

□ 의정부경전철 사업시행자 재지정 (2012~2017)

○ 의정부경전철의 후속 운영을 위한 과정을 거침

- 민간사업자 파산이후 의정부시는 후속 운영을 위한 긴급위탁운영, 신규민간사업자 선정, 실시협약 재체결을 실시하였음
- 신속한 후속조치를 통해 2019년 신규 운영 개시 및 운영 조정 및 시설개선을 추진하였음

- 2017.07.10.~07.21. : 경전철 후속 운영방안 검토결과 보고회
- 2017.10.01. : 의정부경전철 긴급 관리운영 위탁(의정부시→인천교통공사)
- 2017.07.26.~10.23. : 의정부경전철 민간투자사업 투자제안요청서(안) 검토 및 보완의견 통보(공공투자관리센터→의정부시)
- 2018.01.~2018.02. : 공공투자관리센터 및 기획재정부 협의
- 2018.03.16. : 시설사업기본계획(안) 민간투자사업심의위원회 심의·의결
- 2018.03.26. : 의정부경전철 민간투자 시설사업기본계획 고시(의정부시)
- 2018.07.12.~07.13. : 사업계획서 평가(경기연구원)
- 2018.07.25.~09.27. : 협상대상자 지정 및 실시협약안 협상
- 2018.11.09. : 실시협약(안) 민간투자사업심의위원회 심의·의결
- 2018.12.27. : 실시협약 체결 및 사업시행자 재지정(의정부경량전철주식회사)
- 2019.01.29. : 사회기반시설 관리운영권 설정(의정부시→의정부경량전철주식회사)
- 2019.05.01. : 신규 사업시행자 의정부경전철 운영 개시
- 2021.10.30. : 의정부경전철 차량기지 임시승강장 개통

※ 의정부시 분야별정보. <https://www.ui4u.go.kr/depart/contents.do?mId=0203030300>

2. 의정부경전철 이용현황

○ 의정부경전철 승하차량

- 2024년 기준 의정부경전철 이용현황을 살펴본 결과 회룡역, 의정부중앙, 발곡역 순으로 가장 이용량이 높았음
- 이는 수도권 중심부로의 이동을 위한 환승 수요에 따른 결과로 볼 수 있음

<표 3-6> 2024년도 의정부경전철 이용현황 : 역별순위

순위	역명	월평균 승하차량	2024년 승하차량
1	회룡	309,152	7,419,656
2	의정부중앙	109,537	2,628,896
3	발곡	95,512	2,292,287
4	경기도청 북부청사	93,230	2,237,523
5	경전철의정부	86,080	2,065,919
6	범골	82,235	1,973,633
7	어룡	76,363	1,832,705
8	동오	75,091	1,802,183
9	흥선	74,276	1,782,627
10	송산	66,887	1,605,281
11	의정부시청	53,729	1,289,491
12	새말	50,608	1,214,592
13	탑석	45,448	1,090,752
14	곤재	39,641	951,375
15	효자	29,572	709,719
권외	차량기지입시승강장	-명	

○ 의정부경전철 혼잡도

- 2023년 6월 기준 의정부경전철 혼잡도를 살펴본 결과 평일과 공휴일 간 평균 혼잡도가 유사하게 나타났음
- 오전부터 점심시간 까지는 상선‘의정부중앙’역의 혼잡도가 높았으며, 점심시간 이후부터는 하선‘동오’역의 혼잡도가 높은 것으로 나타났음

○ 평일

- 평일 오전(오전 5시~ 오전 10시) 상선‘의정부중앙’역의 혼잡도가 평균 23.6%로 타 역사에 비해 가장 높았으며, 혼잡정도는 13시까지 지속되었음
- 평일 오후부터 자정(14시~24시)까지는 하선‘동오’역의 혼잡도가 약21.8%로 타 역사에 비해 가장 높았음

○ 공휴일

- 공휴일 오전 7시부터 오후 14시 까지 상선‘의정부중앙’역의 혼잡도가 평균 22.4%로 가장 높았음
- 공휴일 오후 15시부터 자정까지 하선 ‘동오’역의 혼잡도가 약 21.1%로 타 역사에 비해 높았음

3. 의정부경전철 역사별 특징

○ 발곡역

- 의정부시 신곡1동에 위치한 발곡역은 경전철의 기점이자 종점인 역사로 월평균 승하차량이 세 번째로 높은 역사임
- 지역(신곡1동) 면적대비 인구수가 많은 지역임(2순위)
- 중랑천과 근린공원이 인근에 위치해 있음
- 아파트단지와 초·중학교가 인근에 위치해 있음

○ 회룡역

- 의정부시 호원동에 위치한 회룡역은 1호선 환승이 가능한 역사로 월평균 승하차량이 가장 높은 역사임
- 지역(호원동)면적 대비 인구수가 많은 편은 아니지만 청년(20세~39세)와 고령인구(65세이상)가 밀집해 있음
- 1인가구, 2인가구, 3인이상 가구가 고루 밀집된 지역으로 가구특성이 고루 나타나는 지역에 위치해 있음
- 외미마을회관이 지근거리에 위치해 있음
- 회룡천과 회룡문화공원이 인근에 위치해 있음

○ 범골역

- 범골역은 의정부시 호원2동에 위치한 역사임
- 지역(호원2동)면적 대비 인구수는 적으며, 특별히 밀집된 가구형태는 보이지 않았음
- 아파트단지와 주택(빌라)단지가 고루 위치해 있으며, 호동초등학교, 노인회관이 인근에 위치해 있음

○ 흥선역

- 흥선역은 의정부시 의정부2동에 위치한 역사임
- 지역(의정부2동)면적 대비 인구수가 적은 편이지만 1인가구가 타 지역에 비해 비교적 밀집된 지역임(3순위)

○ 동오역

- 의정부시 신곡2동에 위치한 동오역은 월평균 승하차량이 낮은편에 속하는 역

사이나, 오후부터 자정까지 (하선) 혼잡도가 높은 역사임

- 지역(신곡2동)면적 대비 인구수가 많은 편이며(3순위), 고령인구(65세이상)가 밀집해있음
- 1인가구를 제외한 2인가구, 3인이상 가구가 비교적 밀집된 지역으로 다인가구 중심의 주거지 특성이 나타날 수 있음
- 의정부시외버스터미널이 인근에 위치해 있음

○ 새말, 효자역

- 의정부시 신곡2동에 위치한 새말역과 효자역은 월평균 승하차량이 낮은편에 속하는 역사임
- 지역(신곡2동)면적 대비 인구수가 많은 편이며(3순위), 고령인구(65세이상)가 밀집해있음
- 1인가구를 제외한 2인가구, 3인이상 가구가 비교적 밀집된 지역으로 다인가구 중심의 주거지 특성이 나타날 수 있음

○ 곤제역

- 의정부시 송산3동에 위치한 곤제역은 월평균 승하차량이 두 번째로 낮은편에 속하는 역사임
- 지역(신곡3동)면적 대비 인구수가 가장 적은 많은 편이며(15순위), 미취학 아동, 성인(40세~59세)이 밀집해있음
- 3인이상 가구가 비교적 밀집된 지역으로 미취학 아동을 포함한 다인가구 중심의 주거지 특성이 나타날 수 있음
- 아파트단지와 초등학교가 인근에 위치해 있으며, 샛별어린이공원과 어룡문화공원이 인근에 위치해 다인가구의 주거지 및 근린시설 특성이 나타남

○ 어룡역

- 어룡역은 의정부시 송산1동에 위치한 역사임
- 인구밀도와 각 연령층 인구가 대체로 적은편이며, 용현이노시티밸리 용현일반산업단지가 위치해 있음

○ 송산역

- 송산역은 의정부시 송산1동에 위치한 역사임
- 인구밀도와 각 연령층 인구가 대체로 적은편임

- 초등학교 및 중고등학교가 인근에 위치해 있으며, 다리목근린공원, 마골어린이 공원, 싹지 공원 등이 인근에 위치해있음

○ 경기도청북부청사역

- 의정부시 신곡2동에 위치한 경기도청북부청역은 월평균 승하차량이 비교적 높은편(4순위)에 속하는 역사임
- ‘경기도청북부청사’가 지근거리(609m)에 위치해 있어 행정기관 이용에 따른 접근성을 확보한 역사임
- 지역(신곡2동)면적 대비 인구수가 많은 편이며(3순위), 고령인구(65세이상)가 밀집해있음
- 1인가구를 제외한 2인가구, 3인이상 가구가 비교적 밀집된 지역으로 다인가구 중심의 주거지 특성이 나타날 수 있음

○ 의정부시청역

- 의정부2동에 위치한 의정부시청역은 월평균 승하차량이 낮은편에 속하는 역사임
- 지역(의정부2동)면적 대비 인구밀도가 높은 편은 아니지만 1인가구가 비교적 밀집한 지역임(3순위)
- 의정부시청, 의정부 정보도서관, 의정부 세무서가 인근에 위치해 있음
- 푸른쉼터, 직동근린공원, 의정부문화재단 등 근린·문화시설이 밀집해있음

○ 경전철의정부역

- 의정부시 의정부2동에 위치한 경전철의정부역은 월평균 승하차량이 비교적 많은편(5순위)에 속하는 역사임
- 1호선 의정부역이 지근거리에 위치해 있음
- 지역(의정부2동)면적 대비 인구수가 적은 편이지만 1인가구가 타 지역에 비해 비교적 밀집된 지역임(3순위)

○ 의정부중앙역

- 의정부시 의정부1동에 위치한 의정부중앙역은 월평균 승하차량이 두 번째로 높은 역사임
- 지역(의정부1동)면적 대비 인구수가 가장 많고, 타 지역에 비해 청년인구가 두 번째로 많음

- 1인가구가 가장 밀집된 지역이며, 의정부 부대찌개거리가 인근에 위치해 있음

○ 탐석역

- 의정부시 송산1동에 위치한 탐석역은 월평균 승하차량이 낮은편이지만, 7호선 연장이 예정된 역사임
- 아파트단지가 인근에 위치해 있으며, 아파트 단지내 어린이집과 어린이 공원이 위치해 있음

<표 3-7> 역사별 특징

역사	특징	역사	특징
발곡	- 경전철 기점·종점 - 월평균 승하차 3순위 - 면적대비 인구수 2순위 - 중랑천, 근린공원 인근 위치 - 아파트단지 초·중학교 인근 위치	경기도북부청사	- 경기도북부청사 인근 위치 - 면적대비 인구수 3순위 - 고령인구(65세이상) 밀집 - 2인가구, 3인이상 가구가 밀집
회룡	- 1호선 환승 가능역 - 월평균 승하차 1순위 - 마을회관, 회룡천, 문화공원 인근 위치	곤제	- 미취학 아동, 성인(40세~59세)밀집 - 3인이상 가구가 밀집 - 아파트단지, 초등학교 인근위치 - 어린이·문화공원 인근 위치
범골	- 아파트단지, 주택(빌라) 고루 위치 - 초등학교 및 노인회관 인근 위치	송산	- 초등학교 및 중·고등학교 인근 위치 - 근린공원, 어린이공원 등 인근 위치
흥선	- 1인가구가 밀집된 지역(3순위)	어룡	- 용현이노시티밸리, 용현일반산업단지 인근 위치
동오	- 시외버스터미널이 인근에 위치 - 하선 역사의 혼잡도가 높음(오후) - 고령인구(65세이상)가 밀집 - 2인가구, 3인이상 가구가 밀집	의정부	- 1호선 의정부역 지근거리에 위치 - 1인가구가 밀집(3순위)
새말·효자	- 면적대비 인구수 3순위 - 고령인구(65세이상)가 밀집 - 2인가구, 3인이상 가구가 밀집	탐석	- 7호선 연장예정 - 아파트단지 인근 위치 - 아파트단지 내 어린이집 및 어린이 공원 위치
의정부중	- 월평균 승하차량이 두번째 높은 역사 - 면적 대비 인구수 1위, 청년인구 및 1인가구의 밀집	의정부시	- 인구밀도가 높진 않지만 1인가구가 비교적 밀집함 - 의정부시청, 의정부정보도서관, 의정부 세무서, 한국국토정보공사 등이

양	- 부대찌개거리, 경기도 교육청북부청사	청	인근에 위치 - 근린공원, 청소년 수련관, 문화 어린이 공원등이 인근에 위치해 있음
---	-----------------------	---	---

4. 의정부 경전철 추진 사업 현황

○ 의정부시는 경전철하부 유휴공간을 복지·교통·문화 기능이 결합된 생활 SOC 거점으로 전환하며, 철도 인프라를 기반으로 한 복합 공간 운영체계를 구축하고 있음

□ 역사 하부 유휴공간을 활용한 노인여가복지시설 ‘호호당’

- 의정부시는 경전철 효자역 하부 유휴공간을 활용해 노인여가복지 시설을 조성함
 - 당시 어르신들을 위한 커뮤니티 시설 부재로 효자역 하부 인근 공원부지에 무단으로 노인정 조성이 되었음
 - 이에 경전철 역사 공간을 지역사회와 공유를 통한 노후된 도심부 생활환경 개선을 목표로 커뮤니티 공간조성을 실시함
- 이는, 도시철도 기반의 지역 재생 효과를 창출하기 위한 민선 8기 공약사업으로 추진되었으며, 사업 추진개요는 다음과 같음

<표 3-8> 경전철 효자역 하부 유휴공간 활용 시설(호호당, 당시:청춘어게인 쉼터) 추진개요

비고	내용
위치	의정부경전철 효자역 하부 (신곡동 10-1 일원)
규모	총 144.5m ² (마인드스포츠 공간 86.95m ² , 커뮤니티공간 53.72m ² , 창고 3.88m ²)
사업·공사비	3억 8,900만 원
사업방식	경전철 사업시행자를 통한 공사 추진 민간투자사업 관리운영비 한시 증액
법적근거	「민간투자법」 제27조, 실시협약 제19조 및 제43조
당시 사업 계획	현 효자역 하부  → 청춘 어게인 쉼터(예정) 

※ 의정부시 내부자료

- 당시‘청준 어게인 쉼터’이었던 효자역 하부 유희시설은 시민공모를 통해‘호호당’으로 공식적인 명칭이 결정되는 등 시민참여 형태로 운영됨
- 2023년 11월 30일부터 약 6일간 시민을 대상으로 효자역 어르신 쉼터 명칭 공모전을 실시하여, 시민이 직접 명칭을 제안할 수 있도록 함
 - 구체적으로 내부심사 1차와 홈페이지, 새올행정망 설문조사 2차를 병행한 시민참여형 선정 절차로 운영됨
 - 당선작은 시민 선호도 및 의미, 창의성, 가독성, 사업효과 등을 종합한 평가한 결과로 명칭은 쉼터의 상징 브랜드로 활용됨

<그림 3-4> 경전철 효자역 하부 유희공간 시민참여 과정

■ 1차 심사

- 심 사 일: 2023. 12. 8.(금) 의정부시청 소회의실
- 심 사 자: 도시철도과장 등 13명
- 심사대상: 접수 공모작 51개
- 심사결과: 2차 본심사 대상 선정(9개)

구분	작품수	참가자
2차 본심사	51	강성모, 강나루, 고미자, 박승혁, 강다루, 가.김수진, 나.김건우, 박준화, 김혜영, 다.고동욱, 라.요관모, 이남선, 홍병오, 강석휘, 강영무, 강희경, 정병우, 최형준, 고효숙, 김현희, 현기룡, 홍제석, 조건영, 김현선, 마.왕연진, 이충훈, 배철희, 송재영, 양연수, 바.장수민, 윤정식, 윤영국, 사.정혜지, 반승현, 전지영, 최요석, 이윤주, 아.김수정, 유명한, 자.이유진, 이창명, 민명희, 손지혜, 송근용, 장명화, 송대준, 송근호, 박은아, 김서희, 김승호, 오익현

※ 접수순서에 따라 상위 9명에 대하여 고유번호(가~자) 부여

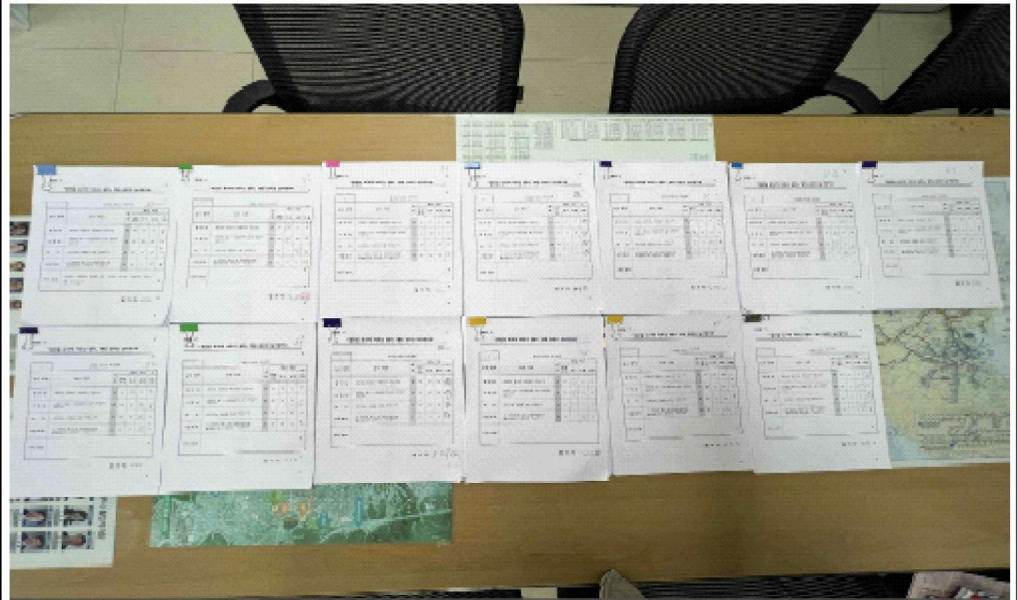
■ 1차 심사 결과

구분	가	나	다	라	마	바	사	아	자
평균 점수	91.385	89.462	86.538	84.308	84.462	87.538	86.462	85.231	89.385
순위	1	2	5	9	8	4	6	7	3

※ 의정부시 내부자료

<그림 3-5> 경전철 효자역 하부 유휴공간 시민참여 및 심사 과정

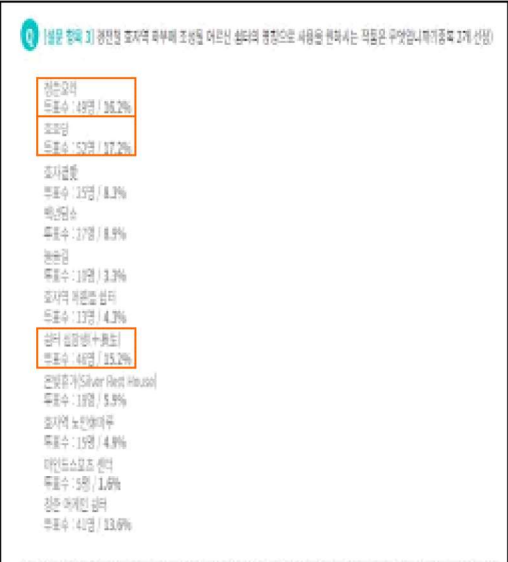
■ 1차 심사 사진



▲ 심사위원별 심사평가표

■ 2차 심사(설문조사) 사진





▲ 새올행정망(참여자)

▲ 시 홈페이지 설문조사 사진

※ 의정부시 내부자료

○ 행정적 차원에서는 설계대비 예산 절감 및 사업 효율성을 확보하였음

- 시민의 요구사항과 최소한의 서비스시설 구성을 고려하였음

- 경전철 사업시행자 및 관리운영사와 협의하여 실시협약상 관리운영비 한시 증액을 통한 공사비 부담 구조를 마련하였음
- 실시설계가 약 4억 5,851만 원이었으나 3억 8,900만 원(설계가 대비 약 15%)을 절감하여, 사업 효율성을 확보하였음
- 제도적 차원에서는 역사 하부 공간을 독립적으로 운영할 수 있도록 법률상 근거를 확보하였음
 - 경전철 역사 하부를 가설건축물 형태의 커뮤니티 공간으로서 독립적인 운영이 가능하도록 법률상 근거를 명확히 하였음
 - 이는 법무법인세종, 회계법인 나무 등 법률자문을 통해 향후 시설 분쟁이나 하자 책임 문제를 사전적으로 예방한 것으로 평가됨
- ‘호호당’사업은 도시철도 인프라를 활용한 생활밀착형 공공서비스의 모범사례로 평가될 수 있음
 - 현재는 호호당 2호점을 가평동 교외선 및 전철 1호선 선로 하부 공간에 위치한 행복누리공원에 개소하는 등 지속적인 사업 확대 및 추진이 되고 있음
 - 효자역 하부 유휴공간을 지역사회 복지공간으로 재탄생시켜 도시철도 기반의 생활 SOC 확충 효과를 기대할 수 있음
 - 시민참여를 기반한 운영과정은 경전철 역사 공간과 지역사회의 공유, 세대 간 소통 및 교류를 기반으로 한 지속가능한 지역 복지 모델로서 의미가 있음

□ 역사 하부 유휴공간을 활용한 환승주차장

- 의정부시는 경전철역사(효자·새말·회룡역)하부 유휴부지를 활용해 환승주차장 유료화 사업을 추진하고 있음
 - 당시 3개소 환승주차장은 2012년 경전철 개통 이후 무료로 운영되었음
 - 무료운영으로 인해 무단방치 차량 및 인근 상가·거주민의 장기주차로 인한 민원과 관리비 부담이 지속되어, 유료화로 변경함
- 주차장 유료화를 통해 주차질서 확립과 경전철 부속사업 수익구조 개선을 동시에 추진함
 - 환승주차장 운영을 민간전문업체에 위탁하여 효율성과 수익성을 제고하였음

- 당시 광고, 임대, 자판기 등의 통합 위탁운영 업체의 계약 만료와 동시에 새로운 수익 구조 개편의 필요성이 요구됨
- 이에, 수익배분형(하이파킹), 임대차형(카카오M)을 비교하는 등 부속사업 수입을 기대하였음
- 이외에도 광고사업 재편, 임대 및 기타사업을 추진하는 등 수익 재구조화 및 재정 효과를 유도하고자 함
 - 환승주차장 유료화로 초과수입분을 시 세외수입으로 편입
 - 광고 및 임대 등 기존 부속사업 수익과 독립관리하에 투명성 제고
- ‘환승주차장 유료화’사업은 유희부지를 효율적으로 활용해 도시철도 기반의 복합수익 창출 모델을 제시하는 사례임
 - 경전철 운영의 안정성과 자립성을 높이기 위한 지속가능한 민자사업 관리전략임
 - 도시철도 기반의 유희부지를 활용했다는 점에서 효율적인 공간관리와 교통복합 기능 강화의 사례로 볼 수 있음

□ 경전철 승강장 공간을 활용한 시민참여 행사 ‘의정부경전철 캐롤여행’

- 의정부시는 경전철 회룡역 하선 승강장을 문화공간으로 재구성해 시민참여형 연말 행사를 실시함
 - ‘의정부경전철로 떠나는 캐롤여행’행사는 코로나 19 이후 경전철 이용 수요와 동시에 증가하고 있는 무임승차 비율에 대한 현실을 고려해 유임승객 유치를 위한 체험형 문화콘텐츠 제공을 목적으로 한 시민참여형 행사임
 - 회룡역을 단순한 교통거점이 아닌 문화플랫폼형 철도공간으로서 발전시키기 위한 시도로 추진되었음
- 경전철이라는 공공장소 문화 행사 활성화 계획과도 연계된 행사로 사업의 추진 개요는 다음과 같음

<표 3-9> 경전철 회룡역 승강장 공간을 활용한 ‘의정부경전철로 떠나는 캐롤여행’ 추진개요

비고	내용
위치	의정부경전철 회룡역 하선 승강장
행사기간	2024.12.6.(금)~2025.12.30.(금) 매주 금요일 19:00~20:00

주요내용	• 은하수 조명(165m²) 설치, 사슴 및 토끼 조형물 배치 및 안개를 통한 공간연출 • 캐롤을 테마로한 지역 예술인 10개의 팀 공연 • 어린이 대상 롤렛 이벤트 및 자원봉사자 참여 프로그램 운영
홍보포스터	

※ 의정부시 내부자료

- ‘의정부경전철로 떠나는 캐롤여행’은 경관 및 예술 융합형 철도문화공간 조성임
 - 회룡역 승강장을 이용해 조명(빛트리)와 공연무대를 결합하면서 철도 인프라 내 예술체험형 공간을 구현하였음
 - 철도 승강내 공연행사는 국내 유일한 사례로 도시철도의 문화 플랫폼화 모델로 평가할 수 있음
- 지역주민참여 및 자원봉사 기반 운영 행사임
 - 행사진행, 안내 등을 위한 자원봉사자와 지역 예술단체로 구성된 공연으로 지역주민 참여를 유도하였음
 - 지역 예술단체의 재능기부 방식으로 공연을 실시했다는 점에서 예산 절감음

실현하였음

- 이는 지역주민의 자발적 참여로 철도 공간의 공공성 회복 및 공동체 결속 강화 효과를 유도함
- ‘의정부경전철로 떠나는 캐롤여행’은 철도문화행사를 통한 경전철 이용 활성화와 공공문화 플랫폼 조성 사례를 제시한 사례임
 - 경전철이 단순한 교통수단을 넘어서 시민과의 교류와 문화예술의 장으로 기능을 전환하는 성과를 거두었다는 점에서 의의가 있음
 - 시민들이 일상 속에서 문화를 향유할 수 있는 생활밀착형 공공문화 플랫폼을 조성했다는 점에서 도시철도 인프라를 문화콘텐츠로 재해석한 사례로 볼 수 있음

제3절 운영상 주요 문제점

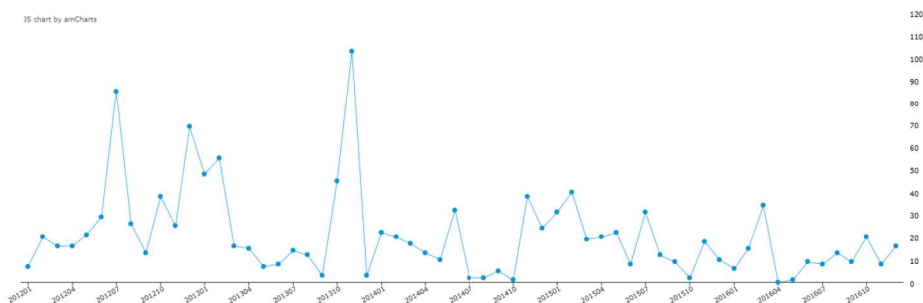
1. 의정부경전철 문제점 진단을 위한 빅카인즈 분석

1) 2012~2016

□ 키워드 트렌드

- 2012년부터 2016년까지의 ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사는 총 1,280건으로 나타남
- ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사 건수는 2012년 7월(85건), 2012년 12월(69건), 2013년 11월(103건)에 고점을 나타냄
 - 2012년 7월: 개통 직후 정지 사고로 인한 잦은 운행 중단 보고
 - 2012년 12월: 선로 결빙 및 장애인 무임승차 시행 이슈
 - 2013년 11월: 잦은 고장과 운영 전반에 대한 종합 점검 및 근본 대책 요구

<그림 3-6>’12~’16 키워드 트렌드



□ 워드클라우드 시각화 결과

- ‘경전철’이 압도적으로 중심에 배치되었으며, ‘환승할인’, ‘운행 중단’, ‘전동차’, ‘이용객’ 등이 상대적으로 굵고 크게 나타남
- 해당 시기에 언론 보도의 주요 논점이 운영상의 문제와 요금 정책, 이용 행태, 교통 인프라 등에 집중되어 있음을 반영함

승객들
 환승할인
 경기도
 경전철
 수도권
 정상 운행
 시민들
 운행 중단
 손실금
 현수막
 첫차
 최성필
 사고 원인
 전동차
 입수수색
 이용객
 분침
 전면 중단
 인천교통공사
 분께
 열차 운행
 통합환승할인제
 MRG

○ 초기 개통 및 사고 집중(2012)

- 요금 및 환승 제도 논의(2013~2014)

- 재정 및 경영 문제 대두(2015~2016)

- 33 -

<표 3-10> '12~'16 연관어 가중치 및 키워드 빈도

순위	키워드	빈도수	가중치
1	경전철	4056	138.04
2	환승할인	693	49.33
3	전동차	292	42.93
4	이용객	288	42.2
5	경기도	262	24.88
6	운행 중단	232	53.51
7	시민들	231	56.1
8	수도권	190	25.74
9	승객들	172	51
10	손실금	171	20.44
11	분께	137	26.86
12	첫차	133	17.31
13	MRG	107	16.78
14	통합환승할인제	101	29.58
15	분쯤	94	15.03
16	인천교통공사	82	26.22
17	열차 운행	80	38.28
18	전면 중단	65	35.92
19	홍선역	60	15.46
20	탐석역	54	17.53
21	사고 원인	51	15.94
22	현수막	40	11.03
23	정상 운행	36	23.19
24	압수수색	29	8.61
25	최성필	8	8.05

※ 분석 뉴스 500건 기준 가중치 및 키워드 빈도수를 나열함

□ 2012년~2016년 소결

- 의정부경전철의 운영 과정이 ‘초기 운영상 문제 → 요금 및 이용 논의 → 재정 악화’ 순으로 사회적 쟁점이 전개되었음을 확인하였음
- 워드클라우드에서 빈도와 가중치는 이러한 시기별 이슈 흐름을 반영하며, 이는 경전철 사업의 구조적 한계와 정책적 대응 실패가 언론 보도에서 명확하게 드러났다는 것을 의미함

2) 2017년~2021년

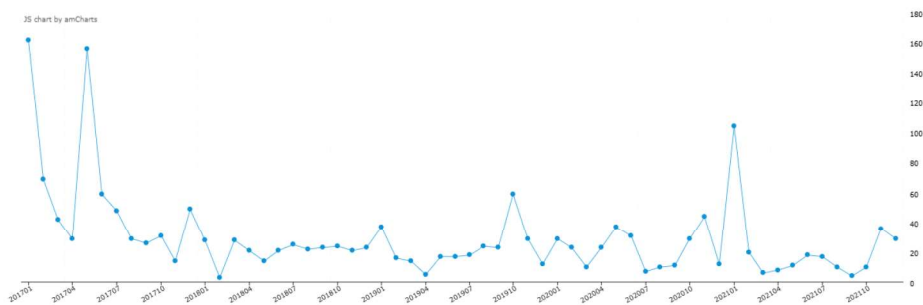
□ 키워드 트렌드

- 2017년부터 2021년까지의 ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사는 총 1,800건으로

나타남

- ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사 건수는 2017년 1월(162건), 2017년 5월(156건), 2021년 1월(104건)에 고점을 나타냄
- 2017년 1월: 의정부경전철(주)의 파산 신청 직후 관련 보도가 집중되었으며, 사업자와 지자체 간의 갈등 및 운영방안 논의가 본격화 되었음
- 2017년 5월: 서울회생법원의 파산 선고 및 대주단, GS건설 등 민간 측 이해관계자와 협상이 본격화 되었음
- 2021년 1월: 운영 주체 이관 및 적자 누적에 대한 지속적인 행정 및 재정 논의가 이어지면서 새로운 국면을 맞이함

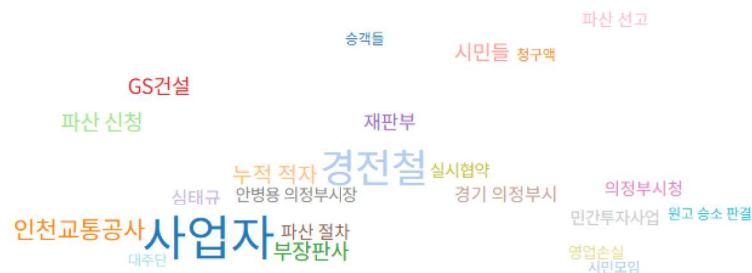
<그림 3-8> '17~'21 키워드 트렌드



□ 워드클라우드 시각화 결과

- ‘경전철’과 함께 ‘사업자’, ‘파산 신청’, ‘누적 적자’, ‘GS건설’, ‘인천교통공사’ 등이 굵게 부각됨
- 사업자의 파산과 법적·재정적 이슈, 그리고 이후 새로운 운영 주체로서의 공공기관 등장 등 당시의 상황이 반영됨

<그림 3-9> '17~'21 연관어 워드클라우드



□ 시기별 사회적 맥락과 키워드 출현

○ 사업자 파산 및 법적 분쟁(2017)

- 2017년 1월 사업자의 파산 신청과 함께 ‘사업자’, ‘파산 신청’, ‘파산 선고’, ‘GS건설’, ‘재판부’, ‘대주단’ 등의 키워드가 집중 등장함
- 이는 민간사업자와 지자체 간의 계약 파기, 실시협약 해지, 법원 판결 등 일련의 파산 절차와 밀접한 연관을 나타냄

○ 공공 운영 전환 및 제도 정비(2018~2020)

- 인천교통공사가 긴급관리운영을 맡으면서 ‘인천교통공사’, ‘시민들’, ‘실시협약’ 등 운영주체 전환과 관련된 키워드 등장함
- 파산 이후 운영 안정화를 위해 제도적 정비와 공공기관 주도의 관리운영 체제가 확립되는 과정이 보도됨

○ 적자 누적과 재정 부담 문제(2021)

- ‘누적 적자’, ‘영업손실’, ‘의정부시청’ 등의 키워드가 부각됨
- 이는 파산 이후에도 경전철 운영 적자가 지속적으로 누적되며, 재정 부담이 지자체로 전가되는 문제를 반영함

<표 3-11> '17~'21 연관어 가중치 및 키워드 빈도

순위	키워드	빈도수	가중치
1	경전철	4383	139.86
2	사업자	1176	179.05
3	인천교통공사	238	60.9
4	GS건설	223	44.75
5	민간투자사업	191	24.69
6	시민들	182	42.43
7	실시협약	158	24.63
8	파산 신청	143	47.54
9	누적 적자	136	51.44
10	재판부	132	37.31
11	대주단	111	17.19
12	안병용 의정부시장	102	25.93
13	파산 선고	80	28.64
14	부장판사	78	49.75
15	파산 절차	76	35.9
16	시민모임	73	13.82
17	승객들	70	16.36
18	영업손실	63	21.28
19	심태규	54	36.11

20	의정부시청	49	29.5
21	경기 의정부시	44	35.23
22	청구액	29	13.45
23	원고 승소 판결	23	17.31

※ 분석 뉴스 500건 기준 가중치 및 키워드 빈도수를 나열함

□ 2017년~2021년 소결

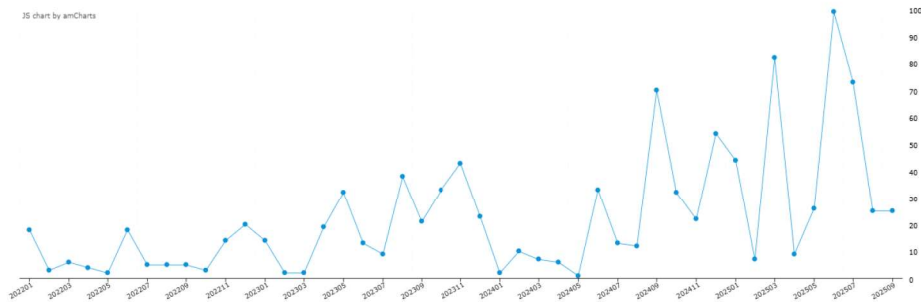
- 의정부경전철 사업이 민간주도에서 공공주도 운영 체제로 전환되는 과정에서 발생한 구조적 충돌과 재정 부담 이슈가 언론 보도의 주된 내용이었음을 보여줌
- 워드클라우드에서 ‘사업자’, ‘파산 신청’, ‘GS건설’, ‘누적 적자’ 등의 키워드가 두드러지게 나타난 것은 해당 시기 논의가 법적 분쟁과 재정 문제에 집중되어 있음을 반영함
- 초기(2012~2016) 운영상의 문제 중심에서 파산 이후(2017~2021) 제도·재정 문제 중심으로 보도의 초점이 변화하였음

3) 2022년~2025년

□ 키워드 트렌드

- 2022년부터 2025년 9월까지의 ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사는 총 1,021건으로 나타남
- ‘의정부경전철’ 키워드를 포함한 기사 건수는 2024년 9월(70건), 2025년 3월(82건), 2025년 6월(99건)에 고점을 나타냄
 - 2024년 9월: 출근길 혼잡 및 차량 고장 관련 보도가 집중됨
 - 2025년 3월: 김동근 시장의 경전철 관련 정책 발표 및 요금체계 개선 논의
 - 2025년 6월: 여름철 열차 고장 및 운행 중단 빈발로 시민 불만 증가

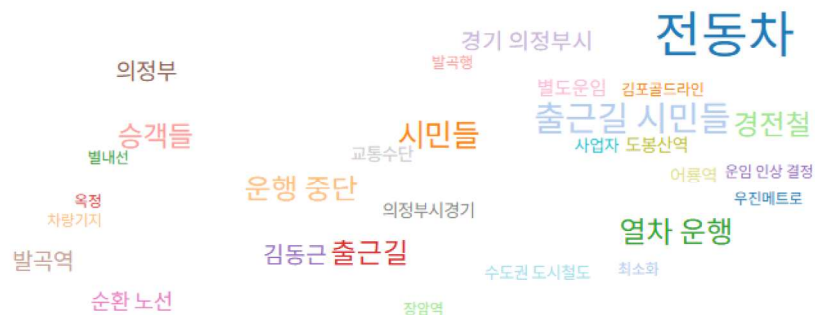
<그림 3-10> '22~'25 키워드 트렌드



□ 워드클라우드 시각화 결과

- ‘의정부’와 ‘경전철’을 중심으로 ‘전동차’, ‘출근길’, ‘운행 중단’, ‘열차 운행’, ‘시민들’ 등이 굵게 나타남
- 실제 이용 환경과 서비스 품질 문제에 언론 보도의 초점이 집중되어 있음

<그림 3-11> '22~'25 연관어 워드클라우드



□ 시기별 사회적 맥락과 키워드 출현

- 출근길 혼잡 및 차량 고장 문제 부상(2022~2024)
 - ‘전동차’, ‘출근길’, ‘출근길 시민들’, ‘열차 운행’ 등의 키워드가 높은 빈도로 나타남
 - 이는 출근 시간대 열차 혼잡과 고장이 반복적으로 발생하여 시민 불편이 언론에 자주 보도된 결과임
 - ‘시민들’, ‘승객들’의 빈도가 높은 이유는 경전철 문제의 생활 밀착형 민원으로서의 성격이 강화되었기 때문으로 해석됨

○ 정책적 논의 및 운영 효율화 시도(2024~2025)

- ‘김동근’, ‘사업자’, ‘별도운임’, ‘순환 노선’, ‘수도권 도시철도’ 등 정책 관련 키워드 등장
- 김동근 시장을 중심으로 요금체계, 운행 노선 조정, 수도권 교통망 연계 강화 등의 방안이 논의됨
- 옥정·별내선 등 광역교통망 개발과 맞물려 의정부경전철의 역할 변화가 이슈화됨

○ 지속적인 서비스 개선 요구(2025)

- ‘운행 중단’, ‘전동차’, ‘시민들’, ‘출근길’ 등이 계속해서 상위 키워드로 등장함
- 이는 공공운영 전환 이후에도 서비스 신뢰성 문제가 여전히 해결되지 않고 있음을 반영함
- 반복되는 고장과 불편으로 인해 경전철의 이미지와 정책적 신뢰도 회복이 과제로 남음

<표 3-12> '22~'25 연관어 가중치 및 키워드 빈도

순위	키워드	빈도수	가중치
1	의정부	3364	26.38
2	경전철	2359	41.98
3	전동차	420	96.69
4	시민들	385	46.5
5	출근길	262	41.87
6	김동근	259	30.14
7	승객들	172	39.42
8	열차 운행	145	44.85
9	운행 중단	139	44.89
10	경기 의정부시	129	29.76
11	발곡역	106	26.19
12	출근길 시민들	101	57.1
13	사업자	88	12.68
14	최소화	74	9.69
15	차량기지	67	9.24
16	우진메트로	59	9.93
17	별도운임	58	18.35
18	교통수단	58	15.09
19	별내선	57	9.24
20	옥정	52	8
21	순환 노선	43	23.55
22	수도권 도시철도	37	11.55
23	김포골드라인	36	9.55
24	발곡행	31	8

25	어룡역	29	12.86
26	의정부시경기	21	15.1
27	도봉산역	19	13.21
28	장암역	15	8.67
29	운임 인상 결정	9	7.76

※ 분석 뉴스 500건 기준 가중치 및 키워드 빈도수를 나열함

□ 2022년~2025년 소결

- 초기(2012~2016) 운영상 문제 → (2017~2021) 사업 파산 및 재정 문제 → (2022~2025) 서비스 품질 및 정책 논의로 이어지는 쟁점의 변화를 명확히 보여줌
- 특히 ‘출근길’, ‘전동차’, ‘운행 중단’과 같은 단어들의 출현은 경전철이 단순한 사업 대상이 아닌 실제 시민의 일상 교통수단으로서 역할과 문제점이 사회적으로 주목받고 있다는 것을 반영함
- 또한 수도권 광역교통망(별내선, 김포골드라인 등) 확충과 맞물려 정책적 논의가 활발하게 이루어지면서, 경전철이 지역 교통체계 내에서 어떤 위상을 차지할 것인지에 대한 논의가 심화되고 있음

제4절 소결: 현황 분석의 시사점-국내외 사례 검토를 토대로

1. 의정부 경전철 문제점 진단

- 의정부 경전철은 10여 년(2012년 개통)의 운영기간 동안에 초기 운영상 불안정, 민간사업 구조 실패, 공공운영 체계의 한계, 서비스 신뢰 저하 등 다양한 문제를 노출하였음

□ 운영·기술적 문제

- 초기 안정화 실패 및 시스템 결함
 - 2012년 개통 직후 잦은 운행 중단, 정지 사고, 선로 결빙 등 기술적 결함이 지속적으로 나타남
 - 경전철 운영 시스템이 혹한기와 혹서기에 취약하여 계절 요인에 따른 고장이 빈발함
 - 냉·난방 설비가 미비하며, 개방형 역사 구조 등으로 이용환경에 불편이 나타남
- 시설 및 차량 구조의 한계
 - 2량 단편성 구조와 폭이 2.08m로 협소하여 출퇴근 시간에 혼잡 심화 문제가 빈발함
 - 차량 간 이동 통로가 없으며, 정원 대비 수송능력이 제한적임
 - 타 도시(용인, 부산·김해) 경전철에 비해 차량 제원상 공간의 활용도가 낮음
- 안전관리 체계의 미흡
 - 2024년 철도안전관리 수준평가 결과 C등급으로 전년 대비 하락함
 - 안전관리시스템·열차운행체계·유지관리체계 전반에서 인식과 교육훈련이 부족한 것으로 지적됨
 - 위탁업체 관리 및 긴급상황에 대응하는 역량이 체계적일 확보되지 못한 것으로 지적됨
- 운영·기술적 문제는 설계단계의 구조적인 한계와 초기 안정화 실패가 누적된 결과로 볼 수 있으며, 이후 운영주체의 변화가 있었음에도 개선되지 못한 채 지속되고 있음

□ 재정·제도적 문제

○ 민자사업 구조의 취약성

- 최소운영수입보장(MRG)에 의존한 BTO 방식으로 추진되었으나, 수요예측 과다로 사업 수익성이 악화됨
- 운영 적자 확대와 함께 2017년 사업자 파산에 이르러 민자방식의 구조적인 한계가 노출됨
- 공공운영으로 전환 후에도 파산 절차 및 대주단 협의 등 법적 분쟁이 장기화 되었음

○ 지속되는 재정 부담

- 파산 이후 인천교통공사 위탁운영 체제로 전환되었으나, 여전히 매년 적자가 누적되고 있음
- 의정부시의 재정 부담이 확대되면서 지방재정 자율성 저하 요인으로 작용할 수 있음
- 2024년 기준 수도권 통합환승할인 손실 보전금은 약 30억 원 수준으로, 경기도의 지원 축소에 따라 의정부시 자원 부담이 증가함

○ 운영주체 전환의 제도적 한계

- 민간에서 공공으로 운영주체가 전환되었음에도 불구하고 중장기 운영전략이 부재함
- 노선연장, 환승연계, 요금정책 등 제도적 일관성이 확보되지 못하였음
- 관리기관 간 역할 분담과 법적 책임 구조가 불명확하여 효율적 거버넌스가 미흡함

○ 재정·제도적 문제는 민자사업 리스크가 완전히 해소되지 않은 채, 공공재정 부담으로 이전된 구조적 문제의 전이로 판단됨

□ 정책·운영 관리 문제

○ 정책의 연속성 부족

- 시장 교체 및 운영기관 변경 때마다 정책 방향이 변동하며 일관된 관리체계가 부재함

- 환승정책, 운임체계, 운영노선 조정 등 주요 사안들이 단기 행정 결정에 의존함
- 김동근 시장 취임 이후 요금체계 개선 및 순환노선에 대한 연장 논의가 진행 중임

○ 운영조직의 전문성 미흡

- 공공운영체제 전환 이후에도 전문인력 부족, 조직 내 기능 분화 미비 등의 문제가 나타남
- 관리기관 간 역할 분담 및 운영 책임의 행정적 중첩 문제
- 시설 유지·점검·안전관리 등 핵심 기술 분야에 대한 외부 의존도가 높음

○ 관리·감독체계의 미비

- 실시협약 해지 이후 운영·감독체계가 임시적 형태로 지속되어 제도의 안정성이 결여되었음
- 경전철 관련 조례 및 지침이 현실적 운영 여건을 충분히 반영하지 못하고 있음

○ 정책·운영 관리 문제는 단기 대응 위주의 관리체계가 지속되고 있으며, 장기적으로 교통전략 내에서의 경전철 위상 정립 등이 미흡한 것으로 판단됨

□ 서비스 품질 및 시민 신뢰도 문제

○ 서비스 만족도 하락

- ‘출근길’, ‘운행 중단’, ‘전동차’, ‘시민들’ 등의 키워드가 최근까지의 상위 빈도로 나타남
- 이는 시민들의 불만이 생활 민원 형태로 확산된 것을 의미하며, 지역사회 내 불신이 심화된 것으로 보여짐

○ 교통연계성 부족

- 수도권 도시철도(별내선, 옥정 등)와의 연계 미흡으로 환승 편의성 저하
- 광역 네트워크 속에서 경전철의 역할이 명확하게 규정되지 않았기에 정책적 정체 상태가 지속되고 있음

○ 브랜드 이미지 및 공공신뢰 저하

- 잦은 고장과 반복되는 운행 중단으로 “안정성이 낮은 교통수단”이라는 인식이 고착됨
- 공공운영으로 전환된 이후에도 서비스 개선 효과가 체감되지 않기에 신뢰 회복이

지연되고 있음

- 서비스 품질 및 신뢰도 문제는 단순한 운영상의 불편을 넘어 ‘공공서비스에 대한 신뢰 하락’으로 연결되기에 이는 경전철의 지역 내 기능 회복을 저해하는 핵심 요인으로 판단됨

2. 국내외 사례분석

1) 국내 경전철 운영 사례 및 시사점

- 국내 경전철 사업은 대부분 과도한 수요예측과 높은 초기 투자비용, 낮은 운영 효율이라는 공통된 문제를 겪었으나, 일부 도시에서는 운영 방식의 전환과 재정구조 개선을 통해 점진적으로 안정화를 이루고 있기에 의정부 경전철에 유의미한 시사점을 제공함

□ 부산김해경전철

○ 재정위기 극복 사례

- 2011년 국내에서 최초로 개통된 BTO 경전철이며, 개통 직후 예상수요(17만 명/일)의 약 25% 수준에 그쳐 심각한 재정위기를 겪었음
- 정부의 MRG 폐지 및 재협상(BTO → BTO-R 전환)을 통해 위험분담구조를 개편하였으며, 운영비 절감·운영 효율화·노선 연장 등을 병행하여 문제를 해소함
- 2020년대에 들어서 부산도시철도와의 환승체계 개선, 김해공항 접근성 강화, 차량 정시성 제고를 통한 이용객 수요의 안정적인 증가세를 보이고 있음

- 의정부 경전철도 민자사업 구조의 문제점들을 교훈 삼아, BTO-R(위험분담형) 또는 BTL(공공투자형) 구조로 재편함을 고려할 수 있으며, 이를 통해 재정 안정성과 공공 통제를 동시에 확보할 필요가 있음

□ 용인경전철(에버라인)

○ 파산 위기 극복 사례

- 2013년에 개통한 이후 수요예측 실패와 MRG 부담으로 인한 파산 위기를 겪음
 - 2020년대 이후 경전철과 신분당선의 연계 추진, 에버랜드 관광수요 회복, 도시 확장계획 반영 등을 통하여 점차 이용객이 증가하고 있음
 - 용인시는 지속적인 재정 지원과 운영 효율화(차량 감속 운행, 배차 최적화 등)를 병행하면서 운영 적자의 폭을 완화시킴
- 의정부 경전철 역시 단기적 수익보다는 도시 확장·관광 수요 등과 같은 장기적 교통 수요를 고려한 운영 전략을 마련할 필요가 있음

□ 김포골드라인

- 과다 수요 극복 사례
- 2019년에 개통한 김포골드라인은 개통 직후 타 지역의 경전철과는 다르게 예측 수요를 훨씬 초과하는 폭발적인 이용(최대 혼잡도 285%)으로 문제(2량 편성의 한계로 인한 극심한 혼잡과 안전사고 위험)가 나타남
 - 김포시는 차량 증량과 GTX-D, 5호선 연장 등 대체노선 연계 전략을 추진하고 있으며, 중앙정부와 협의를 통하여 차량 4량 증편 및 시스템 개선 계획을 수립하고 있음
- 의정부 경전철 역시 2량 편성의 한계와 향후 이용객 증가 가능성을 고려하여 유연한 차량 증량, 플랫폼 확장, 노선 연장 대비 설계가 논의될 필요가 있음

□ 부산도시철도 4호선

- 기술 특화 사례
- 2011년에 개통한 부산도시철도 4호선은 국내 최초 무인도시철도 상용 운영으로 무인 관제·차량·신호의 통합 패키지 운영을 하고 있음
 - 의정부 경전철과 같은 고무차륜 경전철(AGT)를 채택하여 곡선·경사 대응성과 저소음·저진동으로 주거지 통과와 복합 구조물 상부 통과 구간에서 대응력이 높음
- 의정부 경전철도 부산도시철도 4호선과 같이 무인운전과 관제 일체화를 통한 정시성과 안정성을 높이고, 운행 중단 리스크를 줄이는 운영기술 패키지 전환을 검토할 필요가 있음

<표 3-13> 국내 경전철 사례 및 시사점

구분	사례	주요 문제점 및 특이 사항	의정부 경전철에 대한 시사점
재정 문제	부산-김해 경전철, 용인경전철	과다한 수요 예측과 MRG 협약으로 지자체 재정 부담 가중 (의정부와 동일 문제). 버스 노선과의 경쟁 열세 및 환승 할인 미적용으로 이용객 확보 실패.	지자체 재정 부담 최소화를 위해 MRG 없는 BTO-R(위험분담) 또는 BTL 방식으로 전환을 모색하거나, 재정 지원 비율을 높여야 함. 광역 환승 할인의 필수 적용.
수요 과다	김포 골드라인	예측을 훨씬 초과하는 폭발적인 수요로 수송 능력의 한계 직면 (1편성 2량). 이는 경전철의 수송 능력 자체가 도심 집중 노선에는 부적합함을 보여줌.	경전철의 수송 능력 한계를 인지하고, 노선 연장이나 차량 증량의 유연한 확장을 염두에 둔 시스템을 갖춰야 함.
기술 특화	부산 4호선	고무차륜 AGT를 채택하여 급곡선에 유리하며, 지하 및 고가 구간을 혼합 운영. (의정부 경전철과 같은 고무차륜 시스템)	의정부 경전철의 기술적 장점(무인운전, 고가운행)을 살리되, 유지보수 효율성과 환승 연계성을 극대화해야 함.

□ 국내 사례 종합 시사점

○ 수요 예측의 현실화

- 인근 버스·철도노선 경쟁, 도시개발계획, 인구변화 등을 반영한 보수적 수요산정이 필요함

○ 요금체계의 통합

- 수도권 통합환승할인제와 완전 연계, 광역철도 수준의 요금정책 도입이 필요함

○ 운영 형태의 다각화

- 민자사업의 실패를 교훈 삼아 이를 보완하기 위한 공공주도형 재정 지원과 효율적 위험분담 체계 구축이 필요함

2) 해외 경전철 운영 사례 및 시사점

- 해외 주요국의 경전철(LRT) 시스템은 공공투자 중심의 안정적인 재정구조와 도시 재생 및 지역상권과의 결합, 그리고 통합교통체계 구축을 특징으로 하기에 의정부

경전철과 같은 중·소도시형 경전철 재구조화에 유의미한 시사점을 제공함⁴⁾

□ 유럽의 트램(Tram) 시스템 - 프랑스, 독일, 스페인 등

○ 안정적 재정 및 복합 기능

- 대부분 중앙정부의 교통기금 혹은 지방세 연계재원을 통한 안정적 재정 지원을 받고 있음
- 도시 중심부의 교통 혼잡 문제를 해소할 뿐만 아니라 도심재생과 상권활성화와 연계한 복합적인 기능을 수행함
- 프랑스의 스타라스부르 트램은 상권밀집구간을 노선에 포함시킴으로써 경전철을 도시 브랜드 자산으로 활용하고 있음⁵⁾

○ 의정부 경전철은 역사 및 주변 상권을 도시문화·관광공간 차원으로 연계하여 교통과 도시재생형 복합플랫폼으로 재편할 필요가 있음

□ 북미 LRT - 캐나다 캘거리, 미국 포틀랜드 등

○ 안정적 재정 및 대중교통의 연계체계

- 북미형 LRT는 버스·자전거·도보와의 연계체계를 중시함
- 정부 보조금 비율이 60~80%정도로 높으며, 장기적 노선계획에 기반한 지속적인 확장 가능성을 확보하고 있음

○ 의정부 경전철은 단기 사업성보다 장기적인 관점에서 광역교통망 내 전략적 역할을 명확히 정의할 필요가 있음

<표 3-14> 해외 경전철 사례 및 시사점

구분	사례 (지역)	주요 성공/실패 요인	의정부 경전철에 대한 시사점
재정 지원	유럽/북미 다수 LRT	도시철도 건설에 대한 중앙정부의 재정 지원 비율이 높아 지자체의 재정 부담을 최소화함.	의정부 경전철의 재정 악화 문제 해결을 위해 중앙정부 차원의 국고 지원 비율 상향 또는 재정 재분배 방안을 모색해야 함.
도시 연계	유럽 트램	도심 상권의 활성화와 도시	의정부 경전철 역사 주변의

4) IEA (2019). The Future of Rail: Opportunities for Energy and the Environment.

5) 이창언·김연수. 2023.07.06. “트램이 불러온 ‘시민 삶 개선, 그리고 달라진 도시’”. (<https://www.idomin.com/news/articleView.html?idxno=829240>)

	(TRAM)	미관 개선에 기여하도록 노선을 설계하여, 단순 교통 수단 이상의 도시 인프라 역할 수행.	광고판 등 유휴 공간을 적극적으로 활용하여 수익을 창출하고, 지역 문화 공간으로 활성화하여 이용률을 높여야 함.
민간 투자 성공	특정 성공 사례가 드물	민자사업(BTO)은 본질적으로 수요 리스크를 민간에게 전가하는 방식이므로, 수요가 낮은 경전철에서 성공 사례를 찾기 어려움.	의정부 경전철이 이미 BTO 방식으로 초기 실패를 경험했으므로, 재구조화 시에는 민간의 위험을 공공이 일정 부분 분담하는 BTO-R 방식이나 공공투자 방식(BTL)으로 전환하는 것이 현실적임

□ 해외 사례 종합 시사점

○ 도시 재생과의 연계

- 경전철을 단순 교통 수단이 아닌, 도시 재생 프로젝트와 결합하여 부동산 가치 상승, 상권 활성화 등 간접적인 경제 효과를 극대화해야 함

○ 공공의 책임 강화

- 민자사업의 리스크는 지자체의 과다한 재정 부담으로 이어지는 만큼, 중앙정부 및 지자체의 공공성 확보를 위한 재정적 역할을 확대해야 함

3. 종합 시사점

- 의정부 경전철은 개통 이후 10여 년의 운영 기간 동안에 민자사업 구조상의 한계, 운영 안정성 미흡, 시민 신뢰 저하, 제도적 불안정성 등 복합적인 문제를 겪음

- 이는 도시형 경전철의 구조에 기인한 공통의 문제로 확인되었으며, 일부 도시에서 점진적으로 안정화되고 있는 사례를 통해 다음과 같은 종합 시사점을 도출할 수 있음

○ 운영 안정성 확보 및 기술적 신뢰 회복

- 의정부 경전철은 반복된 운행 중단과 기술적 결함으로 이용자의 신뢰를 약화시킨 것으로 판단됨

- 부산 4호선 또는 인천도시철도와 같이 무인운전 시스템의 고도화, 관제·안전 모니터링 체계 개선, 유지관리 표준화 등을 통한 기술적 안정성을 확보하여야 함
- 또한 차량과 부품의 표준화 및 계절 취약성의 대응체계를 마련하여 장기적 운행 안정성을 보장하여야 함
- 기술 신뢰 회복은 단순히 고장 빈도를 줄이는 것에 그치지 않고 시민의 이용 경험 개선과 지역 교통수단으로서의 신뢰 회복의 전제가 될 수 있음

○ 민자사업 구조의 교정과 재정 부담 완화

- 민자사업(BTO)으로 추진되었던 의정부 경전철은 수요예측 실패와 MRG 보전금 문제 등으로 파산에 이르렀으며, 공공운영 전환 후에도 구조적 재정 부담이 지속되고 있음
- 부산김해경전철의 BTO-R(위험분담형 재협약) 사례와 같이 정부와 지자체 간 위험분담 구조를 재정립하고, 필요하다면 BTL(공공투자형) 같은 대체모델을 검토할 필요가 있음
- 또한 재정 보전금에 대한 의정부시의 부담 완화를 위해서는 광역교통권 단위의 재정분담체계(경기도·국비 연계 지원) 구축이 요구됨
- 재정구조의 합리화는 경전철 운영 지속가능성을 위한 전제조건이며, 공공성과 효율성의 균형 확보를 위해 반드시 해결되어야 할 과제임

○ 운영체계의 전문성 강화와 거버넌스 확립

- 운영주체 변경 이후에도 전문인력 부족과 행정책임 중첩 등의 관리체계 비효율성이 지속되는 것으로 나타남
- 용인경전철 사례에서 확인되듯이 공공운영 내 전문조직의 확립이 필요하며, 운영과 감독 기능을 분리하고, 성과관리 체계를 도입할 필요가 있음
- 의정부시와 인천교통공사, 그리고 경기도 등 관계기관 간의 역할을 명확하게 구분하고, 지속가능한 협치형 거버넌스를 구축하여야 함
- 단기적 행정 의존형 운영에서 탈피하고, 데이터 기반 성과관리 중심의 지속가능 운영체계로 전환하여야 함

○ 도시계획 및 생활권 연계형 경전철

- 단순히 경전철을 교통수단으로 활용하는 것을 넘어서 지역의 공간구조와 상권 활성화, 생활편익 향상에 기여할 수 있는 도시재생형 인프라로 기능하도

록 하여야 함

- 국내외 사례와 같이 경전철 노선을 도심 상권, 문화·공공시설, 관광자원과 유기적으로 연계하는 전략이 필요함
- 의정부 경전철의 역사 주변 유휴공간을 활용하여, 상업·문화 복합시설, 생활 SOC, 관광안내 인프라를 결합할 경우, 경전철의 이용률 제고와 지역경제 활성화를 동시에 달성할 수 있을 것으로 기대됨
- 장기적으로 의정부 경전철은 도시공간의 축으로 기능하도록 도시계획 차원의 통합적 접근이 필요함

○ 수요 대응형 운영전략과 서비스 품질 제고

- 김포골드라인 사례에서 보았듯이 수요의 과대·과소 모두 운영 실패를 초래할 수 있음
- 의정부 경전철은 당초 예상과 달리 매우 낮은 수요로 인한 적자 문제가 지속되고 있으나, 향후 별내선·옥정선 등과의 연결을 통해 수요를 증진시킬 수 있을 것으로 기대됨
- 따라서 유연한 배차체계, 차량 증편, 실시간 수요관리 시스템 등을 도입하여 장래 수요변화에 대응하여야 함
- 또한 경전철을 이용하는 승객 중심의 서비스 품질 개선(혼잡 완화, 쾌적성, 정시성 등)을 통해 시민 만족도를 제고하는 것이 신뢰회복의 핵심임

○ 정책 연속성과 장기 로드맵의 확립

- 의정부 경전철의 정책 방향은 시장 교체와 운영기관 변경에 따라 반복적으로 변동되었음
- 경전철의 안정적인 운영을 위해서는 정책 일관성이 전제되어야 하며, 10단위의 중장기 로드맵을 수립할 필요가 있음
- 이를 통해 의정부 경전철이 단기 행정과업이 아닌 실질적인 도시 인프라 전략사업으로서 지속성을 확보할 수 있음

제4장. 지역경제 활성화를 위한 종합 제언

제1절 청년 및 출산 유인을 위한 활성화 방안

1. 방향과 목적

□ 인구구조의 불균형 문제와 대응 필요성

- 청년층 유출은 단순한 인구 감소를 넘어, 지역의 활력 저하, 노동시장 축소, 지역소비 위축 등 여러 부정적 외부효과를 유발하고 있음
 - 의정부시는 최근 수년간 인구 구조 측면에서 뚜렷한 불균형 양상
 - 특히 고령 인구의 비중이 지속적으로 증가하는 반면, 청년층과 가임기 인구는 해마다 감소추세 지역의 장기적인 활력 저하와 인구 재생산 기반 약화에 대한 우려가 커지고 있는 실정
- 이러한 현상은 단순히 고령화 사회로의 자연스러운 흐름으로만 보기 어려움
 - 청년층의 외부 유출이 계속되며, 정착과 출산·육아를 고려할 수 있는 환경이 지역 내에 충분히 조성되지 못하고 있다는 점에서 정책적 대응이 시급한 상황
- 특히, 청년층은 주거 여건, 보육 인프라, 문화·여가공간 등 삶의 질을 좌우하는 생활 기반 시설의 부족을 주요한 이탈 요인으로 인식하고 있으며, 이는 출산율 저하와도 직결되고 있음
 - 더불어 지역 내에서 청년이 삶을 영위할 수 있는 일자리나 창업 기반 역시 제한적이라는 점에서 근본적인 체류 유인을 제공하기 어려운 구조임
 - 따라서 이러한 인구구조의 불균형에 효과적으로 대응하기 위해서는 단순한 교통망 확충이나 정주지원정책을 넘어, 도심 내 생활기반시설의 획기적인 개선과 가족친화형 콘텐츠의 발굴·제공이 핵심 전략으로 작동해야 함
 - 특히 경전철과 같은 교통 인프라를 활용한 체험형 프로그램, 보육 연계 콘텐츠, 청년창업 플랫폼 등은 교통과 생활, 문화가 융합된 새로운 도시정책의 실험 공간으로 주목할 필요가 있음

2. 프로그램 개발과 사례

□ 경전철을 활용한 교육형 콘텐츠 모델

○ 경전철 낮 시간대 미이용 시간대를 활용한 교육·체험형 콘텐츠 기획

○ 예시 1: 유치원·어린이집과 연계한 전통시장 장보기 체험 - “경전철 타고 장보러 가요!”

대표예시: “경전철 타고 장보러 가요!” - 유아 대상 지역 전통시장 체험 콘텐츠		
1. 사업 개요		
- 목적: 이용객이 적은 낮 시간대 경전철 구간에 유치원·어린이집 유아 대상 체험형 승차 프로그램 운영하여, 조기 교통안전 교육 및 지역상권 활성화를 동시에 달성 - 대상: 의정부시 소재 유치원 및 어린이집 (5~7세 유아반 중심) - 기간: 시범운영 3개월 → 평가 후 연중 정례화 - 횟수: 주 2~3회(1회당 1~2개 기관 참여), 연간 100회 이상 운영 가능		
2. 프로그램 흐름 (예시)		
시간대	활동내역	장소
10:00	유치원/어린이집 출발	출발지
10:20	경전철 탑승 (역A) → 하차 (역B)	00역
10:40	전통시장 도착 후 ‘심부름 카드’ 미션 수행	00시장
11:10	시장 상인과 인사, 물건 구매 체험(야채/과일/떡 등)	시장 각 상점
11:30	장바구니 들고 도보 이동 또는 경전철 복귀	00역
12:00	기관 복귀 및 체험 마무리	유치원
3. 핵심 콘텐츠 요소		
① 교통안전 교육 요소 - 경전철 탑승 예절, 안전벨트 착용법, 승하차 질서 교육 등 - 차량 내 어린이 전용 포스터/영상 교육자료 상영 - 안전요원 및 보조교사 탑승 지원 ② 지역 상생 요소 - 전통시장 상인들과의 협력: 미리 구성된 ‘어린이 장바구니 세트’ 판매 - 어린이용 영수증 발급 및 도장 스탬프 투어 진행 - 지역 특산물 소개·시식 행사(예: 떡, 두부, 부대찌개재료 등) ③ 교육 연계 콘텐츠 - 사전활동: 심부름 놀이 학습지, 물건 종류 익히기 - 사후활동: 그림일기 작성, 시장 놀이 재현(소꿉놀이 등)		
4. 기대 효과		
- 경전철 이용률 제고: 평일 오전 비수요 시간대(10:00~12:00)에 안정적인 이용 수요 확보 - 유아 교통·금융 교육 효과: 실제 탑승·소비 경험을 통한 체험형 생활교육 실현 - 지역상권과 보육기관 연계: 전통시장 이미지 제고 및 가족단위 재방문 유도 - 의정부시 고유 브랜드 콘텐츠 형성: 향후 어린이·가족 대상 테마노선 운영 가능성 확대		
5. 운영 주체 및 협력체계 제안		
- 총괄 주관: 의정부시청 아동돌봄과 + 철도교통과 - 운영 협력: 의정부경전철 운영사 + 전통시장상인회 + 유치원/어린이집연합회		

- 추진 방식: 경전철 노선 내 2~3개 대표시장 중심 시범 운영 후 확대
- 예산 항목 예시: 체험 패키지 지원금(1인당 5천원 내외), 안전요원 인건비, 교재 제작비 등

○ 예시 2 - 어린이, 초등학생 교통안전 체험“LRT 세이프 라이드(SAFE RIDE)”

- ‘LRT 세이프 라이드’사업은 경전철의 실제 차량, 역사, 하부공간을 학습장으로 전환하여, 교통안전 및 철도예절, 교통환경의 중요성을 체험할 수 있도록 구성함
- 또한 경전철을 이용하는데 필요한 과정(에스컬레이터, 엘리베이터, 개찰구이용 등)속 발생할 수 있는 안전사항에 대한 수칙을 직접 경험해보고 익힐수 있도록 구성된 프로그램임

대표예시: “LRT 세이프 라이드” - 어린이, 초등학생(저학년) 교통안전 탑승체험 프로그램		
1. 사업 개요		
- 목적: 어린이 및 청소년을 대상으로 경전철 차량을 활용한 탑승 시뮬레이션을 통해 경전철을 이용하는 과정속 안전수칙을 교육하고 교통안전, 어린이 눈높이에 맞춘 체험 콘텐츠를 개발하기 위함 - 추진방향: 1) 역사내 안전 학습존 조성 (역사, 하부공간 등) : 2) 경전철 이용과정 속 안전체험 프로그램 - 주체: 의정부경전철(주) + 의정부 소재 유치원·초등학교 - 운영시기: 상시 운영, 프로그램 방과후 수업 또는 특별활동		
2. 프로그램 운영 흐름		
단계	주요 내용	운영 주체
① 기획단계	- 참여 역사(곤제역, 효자역, 회룡역, 차량기지 임시 승강장 등) 선정 - 유치원 및 초등학교 교육프로그램 대상 신청 접수	의정부시, 의정부경전철(주)
② 운영구성	- 역사 내 안전 학습존 조성 - (원내·외)교통안전 전문강사, 안전요원 배치&교육 교재, 활동지 제작 - 어린이 눈높이에 맞춘 안전 교육 커리큘럼 및 체험 교재 개발	의정부경전철(주)
③ 탑승체험 단계	- 실제 경전철을 탑승하기 위한 에스컬레이터 이용 및 안전·대기선 위치 등 안전 교육 - 경전철을 이용을 위한 승차권 발권, 개찰구 통과, 안내방송 듣기 등 실생활형 체험 구성 - 비상상황(보호자 떨어짐, 길을 잃음. 비상대피경로 찾기 등)에서 대처방법에 대한 행동훈련	의정부 소재 유치원, 초등학교
④ 문화콘텐츠 단계	- 하부 유휴공간을 활용한 ‘어린이 안전문화존’운영 - AR 기반 교통안전 퀴즈, 역할극(역무원, 기장 등)을 통합 체험 콘텐츠 제공 - 버스 및 도보를 활용한 경전철 환승, 경전철과 다	의정부경전철(주)

	른 기차 환승 방법을 직접 체험	
⑤ 피드백, 교육프로그램 연계	- 참여 어린이 대상 ‘교통안전 그림일기’, ‘교통안전 포스터 그리기대회’ 등을 개최하는 등 교육프로그램 연계	의정부시
3. 핵심 콘텐츠 요소		
① 교통안전실습교육 - 실제시설(차량, 역사)을 활용한 행동 중심 안전체험 ② 생활교통 이해학습 - 개찰구, 에스컬레이터 등 이동 절차 속 질서 체험 ③ 체험형 교통환경 교육 - 대중교통 이용가치, 환승개념 등을 활용한 이동수단에 대한 이해 학습 ④ 지속운영체계 - 평일 오전, 비혼잡시간대, 유치원 및 어린이집과 안전시설 연계의 장려화		
4. 기대 효과		
① 교육적 효과 - 실물환경 속 체험형 안전교육으로 아동의 교통안전의식 강화 - 참여형 프로그램을 통해 교통안전 도시 정책과 연계한 지속가능 교육프로그램 구축 ② 사회·문화적 효과 - 경전철을 매개로 교육·문화형 사회공헌 프로그램 구축으로 지역공동체 유대 강화 - 경전철 유휴시설을 활용한 교육프로그램을 통해 어린이 뿐만 아니라 가족단위로도 체험할 수 있는 공간을 구축 ③ 운영효율성 - 경전철 비수요 시간대와 평균 승하차가 낮은 역사를 활용해 안정적인 운영 및 사회공헌 실현 ④ 도시브랜드 효과 - ‘아이와 함께 배우는 안전도시’라는 브랜드 정체성 확립으로 차별화된 이미지 강화 - 경전철 뿐만 아니라 타 교통수단을 활용한 가치사업 확대로 시민참여형 도시철도 모델		

□ 경전철을 활용한 로컬형 콘텐츠 모델

○ 예시 1 - 다인가족 구성을 반영한 “경전철 타고 로컬라이프 GO!”

- ‘경전철 타고 로컬라이프 GO!’사업은 경전철을 축으로 지역상권·가족 여가·청년문화가 융합된 생활문화 순환 모델을 구축하는 프로그램임
- 이는 단순한 이동수단을 넘어서 시민이 직접 체험하고 소비하며 지역에 머무는 구조를 만들고자 하는 것이므로 의정부형 생활인구 확대 및 지역경제 순환의 핵심 전략으로 기능할 수 있음

대표예시: “경전철 타고 로컬라이프 GO!” - 가족과 함께 떠나는 의정부 생활문화 체험여행
1. 사업 개요
- 목적: 경전철을 단순한 교통수단이 아닌 생활·문화·소비를 연결하는 ‘이동형 플랫폼’으로 전

환하여, 가족·청년 세대가 함께 즐기고 소비하는 체험형 콘텐츠를 개발함으로써 지역 경제를 활성화하고자 함 - 주체: 의정부경전철(주) + 지역상권연합회 + 청년창업공간(청년몰·로컬카페 등) - 운영시기: 분기별 시즌형(봄·가을) 또는 특정 테마 주간(예: 가족사랑주간, 청년주간 등)		
2. 프로그램 운영 흐름		
단계	주요 내용	운영 주체
① 기획단계	- 참여 역사(의정부중앙역, 회룡역, 발곡역) 선정 - 인근 로컬상권 및 체험공간(시장, 문화거리, 공원 등) 매칭	의정부시, 의정부경전철(주)
② 탑승체험단계	- 경전철 전용 테마열차 운행(“로컬라이프열차”) - 가족 및 청년팀 대상 미션카드 배부(스탬프투어)	의정부경전철(주)
③ 지역체험 단계	- 각 정거장 인근 체험(전통시장 장보기, 공방 체험, 유아놀이터, 청년카페 등) - 지역가게와 연계한 쿠폰북 제공	상권연합회·청년몰
④ 문화콘텐츠 단계	- 회룡역 또는 효자역 하부공간에서 주말 버스킹·플리마켓 운영 - 가족 단위 ‘소셜미디어 챌린지(사진 인증 이벤트)’	시민단체, 청년예술인
⑤ 피드백/재방문 유도	- 경전철 승차권 QR코드 기반 포인트 적립 및 다음 시즌 할인 제공	의정부시
3. 핵심 콘텐츠 요소		
① 로컬 장보기 미션 (“경전철 타고 장보러 가요!” 확장형) - 시장 내 ‘가족 체험존(스탬프 투어)’ 운영, 장보기 체험 + 요리키트 제공 ② 청년몰 탐방 - 청년창업가가 운영하는 가게를 방문하는 투어형 코스, 청년창업상품 체업·홍보 ③ 아이·부모 세대공감 프로그램 - 아이를 위한 체험키트(AR 미션, 스티커북 등) 제공 및 경전철 탑승인증 이벤트 ④ 주말 문화마켓 “회룡 플리마켓 × 경전철 버스킹” - 회룡역 하부공간에 가족단위 참여형 공연, 체험형 공반존 운영		
4. 기대 효과		
① 경제적 효과 - 전통시장, 청년몰, 로컬상권으로의 유입 인구 증가 - 교통이용객 확대 및 경전철 수익성 개선 ② 사회·문화적 효과 - 가족·청년 세대가 함께 즐기는 생활밀착형 문화공간 조성 - 시민참여형 경전철 문화 콘텐츠 확산 ③ 인구정책 연계 효과 - 출산·육아세대의 여가 접근성 향상 및 정주만족도 제고 - ‘살기 좋은 도시’ 이미지 강화 ④ 도시브랜드 효과 - 의정부시의 도시철도 기반 복합문화도시 모델 구축		

- 지속가능한 지역경제 활성화 사례로 확산 가능

□ 경전철을 활용한 청년창업·로컬상권 연계 프로젝트

○ 예시 1 - “LRT(경전철) in Market”

- ‘LRT in Market’은 의정부경전철과 청년창업공간을 연계한 체험·소비형 콘텐츠 사업으로, 청년이 만든 상품을 시민이 경전철을 타고 경험 및 소비하며, 이를 다시 도시의 활력으로 순환시키는 구조를 지향함
- 이는 단순한 문화행사가 아닌 교통 인프라를 중심으로 한 로컬경제 순환 모델이라는 점에서 의정부형 청년·가족 친화도시 전략의 핵심 사례가 될 수 있음

대표예시: “LRT(경전철) in Market” - 의정부경전철을 따라 만나는 로컬 청년상점 여행		
1. 사업 개요		
- 목적: 의정부경전철 주요 역사 인근의 청년창업공간, 소상공인 상점, 로컬 브랜드를 하나의 여행코스로 묶어, 경전철을 타며 체험·소비·홍보가 동시에 이루어지는 청년경제 순환 모델 구축 - 핵심 방향: “교통 → 체험 → 소비 → 재방문”의 선순환을 만들어 청년층 일자리·창업·소비 문화를 연계하는 ‘경전철형 로컬크리에이터 허브’로 발전		
2. 프로그램 운영 흐름		
단계	주요 내용	세부 추진 방식
① 기획단계	- 청년창업공간(청년몰, 청년카페, 공방 등)과 경전철 인접 상권을 선정	의정부중앙역-의정부시청역 -회룡역-탑석역 중심
② 운영구성	- ‘LRT in Market’ 스탬프투어 카드 제작 (QR·NFT 포인트 연동)	경전철 탑승→지정 청년상점 방문→체험 인증
③ 체험콘텐츠	- 제품 만들기(공방체험), 로컬디저트 클래스, 가족단위 창업가 인터뷰 등	청년상점 참여형 프로그램 운영
④ 홍보·확산	- SNS 인증 캠페인 “오늘은 LRT 데이!” 운영	시민참여형 릴스·챌린지, 사진전 개최
⑤ 지속화 방안	- 청년창업주-의정부시-의정부경전철(주) 협약 체결	정기 “LRT Fair” 개최 및 시상
3. 핵심 콘텐츠 요소		
① ‘LRT in Market’ 카드 - 경전철 1일 자유이용권 + 청년상점 쿠폰북 + 체험 1회권 세트 구성 ② 청년상점 공동브랜드 - ‘LRT in Market’ 로고로 포장·홍보 통일, 소비자 신뢰 및 인지도 제고 ③ ‘LRT 라이브 스튜디오’ - 회룡역 하부공간에 유튜브·라이브커머스 촬영 스튜디오 설치		

- 청년상점 제품 홍보 및 지역소비 연계
④ ‘LRT Day’ 행사
- 매월 마지막 주 금·토·일을 의정부경전철 문화의 날로 지정 - 버스킹·플리마켓·가족체험 프로그램 동시 운영
4. 기대 효과
① 경제적 효과
- 청년상점 매출 증대 및 고용창출 - 경전철 이용객 유입 증가로 운영수익 개선
② 사회·문화적 효과
- 청년세대의 창의적 도적문화 확산 - 가족·청년층의 도심 체류시간 확대
③ 정책 연계 효과
- 청년창업, 도시재생, 지역상권 활성화 정책과 연계 가능 - 경전철 기반 ‘로컬경제 순환벨트’ 구축
④ 도시브랜드 효과
- “의정부=청년감성 로컬도시” 이미지 확립 - 수도권 내 경전철형 지역경제 활성화 대표모델 창출

□ 경전철을 활용한 아동·육아세대 중심 가족친화형 프로그램

○ 예시 1 - “LRT(경전철) Kids Line”

- ‘LRT Kids Line’사업은 경전철을 이동형 아동친화 플랫폼으로 확장하는 프레임으로, 아이와 가족이 함께 경전철을 타고 배우며 즐기고 지역문화를 체험하도록 설계함
- 이는 출산·육아세대의 지역정착을 유도하고, 의정부시를 아이와 함께 타는 도시철도 도시로 브랜딩하는 상징적 프로젝트로 기능할 수 있음

대표예시: “LRT(경전철) Kids Line” - 경전철을 타고 배우고 놀며 자라는 아동친화 문화여행		
1. 사업 개요		
- 목적: 의정부경전철을 단순한 교통수단이 아닌 가족과 아이가 함께 참여하는 이동형 놀이·학습 플랫폼으로 전환하여, 출산·육아세대의 정주만족도 향상과 아동친화도시 브랜드 강화를 목표로 함 - 추진방향: 경전철 역사 및 차량 내부, 하부 유휴공간을 활용한 아동교육·체험 프로그램 운영. 가족·유아·초등세대 중심의 지역여가콘텐츠로 경전철 이용률 및 시민참여 확대 - 운영주체: 의정부시, 의정부경전철(주), 유치원·초등학교, 지역 예술교육단체, 육아공동체		
2. 프로그램 운영 흐름		
단계	주요 내용	세부 추진 방법
① 기획단계	- 어린이 및 보호자 대상 참여형 콘텐츠 개발	회룡역, 의정부중앙역, 탑석역 중심 시범운영

② 탑승체험 단계	- 경전철 ‘키즈열차’ 운행(캐릭터 래핑, 동화 테마, 영어·과학 체험형 객실 구성)	주말·방학기간 집중 운영
③ 역사체험 단계	- 각 역사 내 ‘미니 놀이터·창의체험존·동화 낭독존’ 조성	유휴공간 및 회룡역 하부공간 활용
④ 가족참여 프로그램	- 부모·아이 공동 체험 클래스 (마인드 스포츠, 어린이 요리교실, 창의공방 등)	지역교육기관·복지시설 협력
⑤ 시속화/네트워크화	- ‘아이와 함께 타는 날(LRT Family Day)’ 캠페인 정례화	시민자율 참여형 운영, SNS 인증 이벤트

3. 핵심 콘텐츠 요소

- ① 키즈 테마열차 운영
 - 차량 내부를 동화·우주·자연 등 테마로 꾸민 ‘스토리텔링형 열차’
 - 이동 중 소리, 빛, 영상이 결합된 감각체험형 콘텐츠 탑재
- ② 역사 내 아동전용 문화공간
 - 효자역, 회룡역 하부공간을 ‘어린이 창의체험소(Play Station)’로 조성
 - 놀이+교육 복합형 구조(AR 학습, 마인드스포츠, 로봇 코딩 등)
- ③ 부모 대상 휴게·상담존
 - 유아·아동 동반 승객을 위한 수유·휴식공간과 ‘부모커뮤니티 존(Parent Lounge)’ 설치
- ④ 지역학교 연계 체험교육
 - 초등학교·유치원 단체이용을 위한 경전철 학습탐방 코스 운영
 - “도시 속 환경배움여행(LRT Eco Trip)” 교과 연계 프로그램

4. 기대 효과

- ① 출산·육아 정책 연계 효과
 - 육아세대의 여가 접근성 확대 및 가족친화 환경 조성
 - 출산세대의 지역정착 유도
- ② 아동친화도시 브랜드 강화
 - ‘아이와 함께 타는 경전철’로 도시 이미지 제고
 - 시민체감형 교육·복지콘텐츠 확산
- ③ 지역경제 파급효과
 - 체험관, 공방, 가족카페 등 관련 상권 활성화
 - 경전철 이용률 증가로 운영수익 개선
- ④ 사회적 효과
 - 가족 간 소통 증진 및 세대통합 촉진
 - 안전하고 친환경적인 아동이동문화 확립

□ ‘생활형 도시철도’로 변화

○ 의정부경전철의 잠재력

- 수도권 최초의 경전철로서 교통수단을 넘어 시민의 생활·문화·소비를 연결하는 복합 플랫폼으로 발전할 잠재력이 큼

○ 의정부경전철 노선 주변의 생활기반시설

- 경전철 노선 주변에 전통시장, 청년상점, 공원 및 복지공간 등과 같은 생활 기반시설이 밀집되어 있으며, 이를 활용한 콘텐츠형 사업은 지역경제 활성화와 청년·가족 세대의 정주 유인을 강화하는 핵심 전략이 될 수 있음

○ 가족·청년·육아세대를 대상으로 한 다층적 접근

- 위의 예시 사례들과 같이 가족, 청년, 육아세대를 대상으로 한 다층적 접근을 통해 경전철의 사회적 기능을 확장시키는 전략이 필요함
- 교통 인프라를 중심으로 생활문화, 청년경제, 가족여가가 순환하는 구조는 지역 내 소비의 선순환을 촉진하고, 의정부시가 지향하는 ‘살고 싶은 도시, 머물고 싶은 도시’의 이미지를 강화시킬 수 있음
- 더 나아가 경전철 기반 콘텐츠 정책은 도시철도의 지속가능한 운영 모델을 제시함과 동시에 지역의 인구 유입과 사회적 활력을 이끌어내는 핵심 수단으로 기능할 수 있음

제2절 고령친화형 환승환경 및 노선 연계 개선

1. 안전 사고 문제 노출

□ 경전철 자체의 구조적 문제

- 경전철 역사 내에서 발생하는 교통약자 대상 사고를 유발하는 주요 요인으로 판단됨
- 수직 동선 중심 구조
 - 대부분 역사가 고령자, 장애인 등 교통약자의 이동 편의를 저해하는 계단 중심의 수직 동선 구조가 다수
- 고령자/장애인 안내체계 미흡
 - 역사 내 음성 안내 서비스가 부족하고, 안내판 위치가 부적절하여 교통약자의 정보 접근성과 안전에 취약

□ 광역 환승 및 연계 구간의 취약성

- 경전철이 담당하는 광역 교통 연계 기능이 미흡하여 이용 만족도와 안전이 저하되는 문제
- 환승 구간의 거리 과다 및 동선 혼선
 - 현재 지하철 1호선과의 환승 구간은 물론, 장래 교외선 및 7호선 연장 등과의 광역 교통 연계 과정에서 환승 거리가 지나치게 길다 평가됨. 이용 부담이 크고, 복잡한 동선으로 인해 안전사고 위험을 높이고 있음
- 높은 사고 발생률
 - 이러한 장거리 환승 및 연계 구간에서 사고율이 상대적으로 높게 나타나, 의정부 경전철의 전반적인 이용 만족도 저하 및 도시 교통 시스템의 취약점으로 이어지고 있음

2. 무장애 환승구조의 필요성

- 의정부는 노인 인구 비중 18.9%로, 수도권 평균보다 높은 고령화 도시로 분류됨
- 경전철이 노인의 일상 이동수단이라는 점에서, 무장애 구조 확보는 단순 편의성 차원을 넘어 교통복지 실현의 기본조건

□ 주요 개선 방안은 다음과 같음

○ 수평 이동 중심 환승 시스템 설계

- 최대한 걷지 않도록 환승 통로를 설계하고, 수직 이동(계단)을 최소화
- 특히 GTX-C 예정역처럼 환승 거리가 길어질 곳은 엘리베이터나 에스컬레이터를 동선에 바로 연결해야 함
- 환승으로 인한 신체적 부담과 사고 위험을 줄이는 가장 근본적인 해결책

○ 시각 및 청각 약자 친화형 안내체계 정비

- 안내판은 글씨와 배경의 색 대비를 높여 잘 보이게 하고, 음성 안내 시스템을 모든 곳에 도입
- 기존의 점자 블록도 위치를 다시 확인해 실제 동선과 일치 강화
- 노인성 난청이나 시력 저하를 겪는 분들이 안내 정보에서 소외되지 않도록 정보 접근성을 높이는 조치

○ 스마트 보행 보조 기술 도입

- 스마트폰이나 간단한 ‘스마트 리더기’를 이용해 실시간으로 내 위치를 파악하고, 목적지까지 가는 길을 음성이나 진동으로 안내해주는 시스템을 시험 운영
- 복잡한 역사 내에서 길을 잃거나 헤매는 상황을 막아 심리적 안정감을 제공하고 안전을 확보

○ 환승구간 엘리베이터 접근성 개선

- 엘리베이터가 구석진 곳이 아닌 이용자가 가장 많이 다니는 주 동선 바로 옆에 배치
- 여러 출구에 무작위로 분산 배치된 것을 주 동선 중심으로 통합

- 교통약자가 엘리베이터를 찾느라 헤매지 않고, 쉽고 빠르게 이용하여 환승 시간을 줄이고 동선 혼잡을 방지

3. 도시재생 연계 전략

- 의정부 경전철의 일부 역세권은 보행 환경이 낙후되어 접근성이 떨어지는 지역적 문제를 안고 있음
- 이는 단순히 이용 편의성을 저해하여 경전철 이용률 하락을 유발할 뿐만 아니라, 고령자 안전사고의 직접적인 원인으로 작용할 수 있음

☐ 교통약자의 물리적 환경

- 위험한 보행 동선
 - 무단횡단이 빈번한 구간, 횡단보도 단절 구역이 존재
- 열악한 이동 환경
 - 비표준 경사로 및 미끄럼 방지 처리가 안 된 보도가 많아 휠체어, 유모차, 보행보조기 사용자에게 위험

- ☐ 따라서 의정부시는 도시재생사업과 경전철 접근성 개선을 유기적으로 엮어, ‘걷고 싶은 도시’와 ‘이동이 쉬운 교통망’을 동시에 실현하는 통합 전략을 추진

- ☐ 교통안전과 복지실편으로서 구체적 실행 과제 예시를 아래와 같이 제시함

<표 4-1> 역세권 보행환경 개선 과제(예시)

추진과제	주요개선 내용	연계 효과
무단횡단 유발구간 구조 개선	- 횡단보도 위치 재조정 및 교통섬 정비. - 벤치/그늘막 등 고령자 대기 공간 설치 - 고령자 속도에 맞춰 신호 시간을 조절하는 ‘고령자 감지형 보행신호기’ 도입	- 보행 안전 확보 및 고령자 사고율 직접 감소
비표준 경사로 및 보도 개선	- 보행로 BF(Barrier-Free) 인증기준을 일괄 적용하고, 보도 폭 확장 및 미끄럼 방지 포장 실시 - 그림자 쉼터 등 편의시설을 조성하여 접근성과 가시성을 동시 개선	- 휠체어, 유모차 사용자 등 교통약자의 이동 장벽 해소
커뮤니티 기반 교통매니저 제도 도입	- 고령자 이동 지원, 길 안내, 비상시 초등 대응 등을 수행하는 ‘커뮤니티 교통매니저’를 노인 이용률이 높은 경전철 역사 주변(회룡역, 기능역, 효자역 등)에 시범 배치	- 생활 안전망 구축 및 복지 일자리 창출 효과 동시 달성
노인안전 교통문화 교육 전환	- 기존의 개별 교육을 경전철 역사 연계 공간 중심 프로그램으로 전환. ‘안전한 경전철 이용교실’ 및 ‘가상체험 기반 보행 시뮬레이터’ 등을 활용한 체험형 교육 실시	- 실질적인 사고 예방 효과 증대 및 교통 안전 문화 확산
도시재생사업과 전략적 연계	- 경전철을 중심축으로 하여 상권, 주거, 복지를 하나로 묶는 ‘생활축 기반 도시재생’ 패러다임을 도입	- 노후 주거지 개선, 보행 환경 정비, 지역 상권 활성화를 통합적으로 추진하여 시너지 극대화

제3절 역사별 기능 특화 및 공간 활용 다변화

1. 역사별 맞춤형 수요 분석의 필요성

- 15개 역사 주변 지역의 수요, 환경, 인프라 수준이 상이함으로 획일적 운영보다는 맞춤형 기능 특화가 필요

□ 배경 및 현안 진단

- 의정부경전철의 15개 역사(驛舍)는 배후 환경 및 이용객 특성 측면에서 높은 이질성을 보임
- 각 역세권은 고령자·아동·청년 비중 등 인구 구성, 주거·상업·교육·행정 등 토지 이용 형태, 주변 시설(병원, 학교, 전통시장)과의 연계성, 그리고 시간대별 유동 특성이 상이함.
- 이러한 다양성에도 불구하고, 모든 역사에 동일한 프로그램 및 시설 기준을 일괄 적용할 경우 다음과 같은 문제가 발생함
 - 비혼잡 시간대 수요 부재: 낮 시간대(10시~16시) 역사 공간의 유희화 및 이용률 저조
 - 운영 수익성 한계: 임대 공간의 낮은 활용률과 지역 수요 불일치로 인한 수익 목표 미달
 - 안전 및 접근성 미흡: 고령자 등 특정 이용자 그룹을 위한 맞춤형 무장애(Barrier-Free) 환경 조성 미비
- 따라서, 각 역의 고유한 특성에 기반한 맞춤형 기능 특화 전략을 수립하고, 공간 활용을 다변화하여 운영 효율성 및 지역 기여도를 극대화하는 것이 필수적임

□ 역사 유형화 기준 틀 마련

- 개별 역사의 특성을 정량적·정성적으로 진단하기 위해 아래와 같은 5가지 기준을 제안함
 - 제시된 5개 진단 영역은 '지속 가능한 역세권 개발(TOD, Transit-Oriented

Development)' 및 '철도역의 복합 기능 거점화'라는 현대 도시 계획 패러다임에 근거⁶⁾⁷⁾

<표 4-2> 역사 진단 기준

진단 영역	핵심질문	주요 지표 및 내용
기초 지표	역 주변에 누가 얼마나 살고 있나?	500m/800m 보행권 인구 규모, 65세 이상 고령 인구 비중, 학생 수, 상가 공실률, 공공·문화시설 수
이용 패턴	사람들이 언제, 얼마나 오래 역을 이용하나?	요일·시간대별 승하차(AFC) 추이, 평균 체류시간, 혼잡지수, 비혼잡 시간대(10-16시) 이용률
접근성·안전	역이 노약자에게 얼마나 안전하고 편리한가?	엘리베이터 위치 및 대수, 수평/수직 동선 구조, 휴게좌석 및 무빙워크 배치, 안내표지(가독성, 야간 조명), 고령자 낙상 취약구간 진단
경제·연계	역이 주변 상권, 관광지와 얼마나 잘 연결되나?	전통시장 및 상권과의 거리, 문화·관광자원 연계성, 환승 노드 기능(1호선/교외선 연계 예정 포함), 도시재생 사업지 연계 가능성
이해관계자	역 운영에 참여할 지역 단체(청년팀, 주민회 등)는 있나?	주민자치회, 협동조합, 마을기업, 학교, 문화단체, 청년팀 등 잠재적 협력 파트너 현황.

- 의정부경전철 15개 역사는 주변 환경(주택, 학교, 상권 등)과 이용객 특성(학생, 노인, 직장인)이 모두 다르지만, 모든 역을 획일적으로 운영하고 있는 경향이 있음
 - 이로 인해 낮 시간대 유휴 공간이 방치되고 수익성이 저하되며, 지역 주민이 필요로 하는 맞춤형 서비스(복지, 문화 등) 제공이 미흡
- 각 역을 단순한 이동 시설이 아닌, 지역 주민의 필요를 채우는 '맞춤형 거점 공간'으로 전환이 필요
 - 이를 위해 5가지 핵심 기준을 바탕으로 각 역의 특성을 진단하고 기능을 차별화하는 전략을 추진할 필요가 있음

6) 김철한, et al. "대중교통 운영자에 대한 경영 및 서비스 평가 지표개선 연구." 대한교통학회 학술대회지 (2016): 590-595.

7) 김영우, 최재필. "지하철역사 유휴공간의 유형분석을 통한 활용방안 연구/서울시 지하철역사 2 호선을 중심으로." 한국퍼실리티매니지먼트학회지 6.1 (2011): 49-56.

2. 15개 역사 유형 분류 및 특화 방향 제시

□ 5가지 핵심 기준과 역사 유형 분류 간의 연계성 및 논리

○ 상기 5가지 기준을 토대로 의정부 지역 실정을 고려하여 의정부 경전철 역을 5가지 유형으로 분류가 가능함

- ‘어떤 목적의 사람들이(수요), 어떤 환경에서(공간/시설), 역을 이용하는가’라는 질문에 답하기 위해 5가지 진단 기준을 조합하여 도출

<표 4-3> 분류 논리 구조: '수요'와 '공간적 맥락'의 결합

분류 유형	핵심 진단 기준 2가지	연계 논리 및 목표
① 주거 밀집형	기초 지표(높은 주거 인구) + 이용 패턴(출퇴근 피크)	안정적 주거 수요에 기반하여, 비혼잡 시간대와 주민이 이용할 수 있는 생활 밀착형 기능(커뮤니티, 육아)을 제공해야 함.
② 학교·청소년형	기초 지표(높은 학생 수) + 이용 패턴(방과 후 집중)	특정 이용자(청소년)의 명확한 수요에 초점을 맞추어, 안전하고 교육적인 기능을 강화하여 역 체류 시간을 늘려야 함.
③ 행정·업무 복합형	기초 지표(공공/업무 시설 수) + 이용 패턴(주중 주간 집중)	주중 업무 수요에 기반하여, 역을 비즈니스 지원 및 공공 서비스 연계 공간으로 활용하여 수익성과 편의성을 높여야 함.
④ 관광·문화자원형	경제·연계(문화자원 접근성) + 이용 패턴(주말/야간 증가)	지역 문화 콘텐츠를 활용하여, 정적/활동 이용 동선을 관광·체험 동선으로 확장하고 외부 수요를 유입시켜야 함.
⑤ 환승 거점형	경제·연계(환승 노드 기능) + 접근성·안전(혼잡도/동선)	대규모 광역 이동 수요에 초점을 맞추어, 무연단보 이동 효율성과 편의성을 극대화하고 유동성을 활용한 상업 기능을 배치해야 함.

□ 위 5가지 유형에 필수적으로 적용되어야 할 진단 기준

○ 특히, 접근성과 안전, 이해관계자는 모든 유형에 꼭 반영되어야 하는 기준이며, 주요 논리는 아래와 같음

<표 4-4> 필수 적용 진단 기준

진단 기준	5가지 유형 분류의 일반적 기준
접근성·안전	(모든 유형에 필수) 특히 ① 주거 밀집형과 같이 고령자 비중이 높은 유형이나 ⑤ 환승 거점형처럼 유동 인구가 많아 혼잡한 유형에서 시설 개선 우선순위를 결정하는 데 중점적 기준
이해관계자	(모든 유형의 맞춤 프로그램 발굴 기준) 분류된 유형(예: 청년형, 문화형)에 맞는 실제 운영 주체 (청년팀, 문화단체)를 발굴, 특화 프로그램의 지속가능성과 지역 밀착도를 확보하는 근거 제공

□ 15개 역사 유형 분류 및 특화 방향 제시

- 위의 5가지 진단 기준을 바탕으로 의정부경전철 15개 역사를 5가지 유형으로 분류하고, 각 유형에 맞는 기본적인 특화 방향을 설정하였으면 주요 내용은 아래와 같음
- 주거밀집형은 주거유형 및 밀집정도 생활권 밀집 지역을 기준으로 6개의 역사가 구분됨
 - 발곡, 범골역의 경우 아파트 단지 및 주택 등의 다양한 주거유형이 밀집된 지역으로 주민커뮤니티 및 편의 기능을 활용할 수 있으며, 인근에 위치한 초등학교 및 노인회관 등의 노인 및 아동 복지시설의 연계를 기반한 기능을 기대할 수 있음
 - 홍선, 동오, 새말, 효자역은 각 가구형태(1인가구, 2인 이상)가 밀집한 지역으로 가구형태에 따른 경전철 활용방안이 요구됨
 - (홍선) 1인가구 밀집지역으로 개인이 활용할 수 있는 모임공간 및 근린 생활 지원을 위한 공간으로 활용될 수 있음
 - (동오) 2인 이상의 가구가 밀집해있으며, 하선방향에서 유입이되는 인구가 많은 것으로 보아 야간체류인구가 집중되는 지역이라는 점에서 주민의 편의 및 휴게 공간으로 활용할 수 있음
 - (새말, 효자) 2인 이상 가구가 밀집되어 있으며, 고령인구가 비교적 집중되어있다는 점에서 노부부 및 부양가족이 밀집했을 가능성을 바탕으로 가족단위 문화 여가 콘텐츠 및 지역 예술인 활동을 기반한 소규모 전시·공연 공간으로 활용할 수 있음
- 학교·청소년형은 관련 기관의 밀집정도를 기반으로 2개의 역사로 구분할 수 있음
 - 곤제역은 미취학아동이 밀집한 지역으로 아파트단지와 어린이·문화공원이 인근에 위치해 육아·학습을 기반한 주거기반 지원을 기대할 수 있음

- 송산역은 초·중·고등학교가 인근에 위치해 있으며, 근린 및 문화 공원을 기반해 청소년 교육의 장으로서 활용을 기대할 수 있음
 - 어룡역은 산업단지와 근린, 주거 환경이 구분되어 있는 지역특징으로 초등학교의 교외 및 근린활동을 기반한 프로그램을 제고로 역할을 기대할 수 있음
- 행정 및 업무 복합형은 공공기관 및 행정기관 등의 밀집정도를 기반으로 2개의 역사로 구분됨
- 경기도북부청사역과 의정부시청역은 북부청사와 시청외에도 의정부정보도서관, 의정부 세무서, 한국국토정보공사 등이 인근에 위치해 있으며 관련 업무 및 서비스를 연계한 라운지로 활용할 수 있음
- 관광·문화자원형으로 지역 상생형 활용을 기대할 수 있는 지역특성 기반으로 1개의 역사가 구분됨
- 의정부중앙역은 전통시장‘제일시장’과 부대찌개거리의 인접한 위치로 지역 내 상인과의 연계를 통한 상업활성화를 기대할 수 있도록 관련 이벤트를 통해 의정부 경전철 활용을 기대할 수 있음
- 환승거점형은 시·도간 이동을 위한 전철로의 환승의 가능성이 있는 지역으로 3개의 역사가 구분됨
- 회룡역과 경전철의정부역은 은 1호선으로 환승이 가능한 역사로 승하차 및 유동인구가 비교적 높은 지역이라는 점에서 환승객의 편의시설을 기반한 스마트 환승거점으로 활용을 기대할 수 있음
 - 탑석역의 경우 7호선이 연장될 예정인 역사로 광역 환승 센터로서 활용을 기대할 수 있음
- 제시한 의정부 경전철 역사 유형 분류를 정리하면 다음과 같음

<표 4-5> 15개 역별 5가지 유형분류

유형	역명	입지특성	활용 방향
① 주거 밀집형	발곡	아파트 단지 밀집, 일상생활 수요	주민 커뮤니티 및 편의 기능
	범골	주택가 위치, 안정적인 주거 수요	실버/아동복지 등 복지 기능
	홍선	주택가와 소규모 상권 혼재	근린 생활 지원 및 자조 모임실
	동오	아파트 단지 위주, 일반 주거 수요	주민 편의 및 휴게 공간
	새말	주거 시설 중심, 생활권 소요	지역 작가 갤러리 등 소규모 문화 공간
	효자	고령인구 밀집, 하부유희시설	가족 단위 문화여가 콘텐츠연계
② 학교·청소년형	곤제	아파트 단지 배후, 안정적 주거 수요	육아/학습 등 주거 지원 기능
	어룡	산업 단지 위치, 근린공원 및 초등학교 위치	근린시설 연결 및 교외 활동프로그램 제고
	송산	주거와 상권 결합, 대규모 주거 수요	주민 문화센터 및 자치 활동 공간
③ 행정·업무 복합형	경기도청 북부청사	공공기관 밀집, 행정 업무 수	비즈니스 지원 및 공공 서비스 연계
	의정부 시청	의정부시청 인접, 중심 업무 기능	행정 정보 및 비즈니스 라운지
④ 관광·문화 자원형	의정부 중앙	전통 시장(제일시장), 부대찌개거리 연계성 높음	지역 상생형 문화 및 상업 이벤트
⑤ 환승 거점형	회룡	1호선 환승, 압도적인 유동 인구	환승객 편의 시설 및 광역 정보 제공
	경전철 의정부역	의정부 경전철의 핵심 환승역으로, 1호선 의정부역과 직접 연결	환승객 편의 시설 및 스마트 환승 거점
	탑석	7호선 연장 예정, 미래 환승 거점 기능	환승객 편의시설, 광역 환승센터

3. 역사 활용 사례 제안

1) 주거밀집형: 동오역 활성화 프로그램

□ 기본 방향

- 주거지와 중심 상권 사이에 위치
- 주거·상업·교육시설이 밀집되어 있기에 생활복합형 거점역 역할 수행
- 단순 통근 기능을 넘어 주민의 일상생활과 여가활동이 공존하는 생활복합형 허브로 전환

□ 세부 프로그램

<표 4-6> 동오역 활성화 방안

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
① 생활복합 인프라 구축	동오 생활플랫폼 존 구축	역사 내부 유희공간 리모델링, 무인택배함·공유물품함·생활정 보 키오스크 설치. “출근 전 맡기고, 귀가 후 찾는” 생활편의 동선 완성	의정부시·경 전철(주)	주민편의 향상, 생활동선 효율화
	스마트 안전귀가길 조성	역~주거지 주요 통로 LED 조명·CCTV·스마트 신고벨 설치, ‘안심귀가길’ 지도 제공	시·경찰서·학 교	여성·청소년 안전 강화, 체감 치안 향상
② 지역상권 및 생활경제 연계	동오역 골목상권 네트워크 구축	역세권 내 소상공인·청년점포를 연계한 공동 마케팅(‘동오패스’ 할인 QR쿠폰 운영)	시·소상공인 연합회	상권활성화, 경전철 이용률 동반 상승
	동오 마을장터	주말마다 역사 광장 앞 농산물·수공업품 플리마켓 개최, 주민·청년 참여형 운영	시·주민자치 위원회	주민소통 증진, 지역경제 순환 촉진
③ 커뮤니티·문화 프로그램	‘퇴근길 문화스테이션’	퇴근 시간대 버스킹, 전시, 미니 공연 정례화 (‘1일 10분 문화’ 캠페인)	시·문화재단· 대진대	시민 문화향유 확대, 역내 활력 제고
	‘동오역 미디어보드’ 설치	지역 행사, 상권정보, 경전철 알림 등 게시하는 디지털 스크린 운영	경전철(주)· 시	정보 접근성 향상, 주민 참여 확대

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
④ 고령자·가족 친화형 서비스	실버안내·건강체크 존 운영	노인 일자리 사업과 연계하여 고령자 안내요원 배치, 혈압측정기 등 건강체크 코너 운영	시·노인복지 관	안전·보건 중심의 포용적 서비스 실현
	가족형 ‘작은도서관+스터디 디존’	역사 내 소규모 독서·스터디 공간 운영, 지역학교와 연계한 ‘청소년 공부방’ 운영	시·교육청·대 진대	학습·휴식 복합공간 조성, 가족단위 이용 확대
⑤ 데이터 기반 관리체계	생활이용 패턴 분석 및 정책 피드백	교통카드·IoT 센서 데이터로 시간대별 이용 패턴 분석 → 서비스 개선 반영	시·대진대 빅데이터센터	이용자 맞춤형 정책 설계, 효율적 자원배분

□ 기대 효과

- 생활편의 제고: 출퇴근·통학·장보기 등 주민 일상 동선을 중심으로 서비스 최적화
- 안전·포용 강화: 스마트 치안과 고령자 친화 서비스로 체감 안전도 향상
- 상권 활성화: 소상공인·청년 창업 연계를 통한 지역경제 순환 구조 형성
- 커뮤니티 회복: 주민 주도 문화·장터 운영으로 사회적 연결망 강화
- 지속가능성 확보: 데이터 기반 관리와 협치 거버넌스로 운영 효율성 제고

2) 학교·청소년형: 어룡역 활성화 프로그램

□ 기본 방향

- 의정부 내 주요 학교와 의정부권 대학(대진대학교)과 통학·생활권이 연계된 청소년 및 대학생 중심의 이용 수요 높음
- 단순 통학 거점이 아닌 교육·안전·문화가 결합된 청소년 중심형 복합 역사 조성
- 교육 + 문화 네트워크 구축, 청소년 친화 도시 이미지 확산 유도

□ 세부 프로그램

<표 4-7> 어룡역 활성화 방안

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
① 안전 중심 통학환경 조성	스마트 스쿨존, 청소년 안심귀가길 조성	역사~학교 간 주요 통학로에 스마트 보행안전시스템(LED 유도선, IoT 신호등, 비상벨) 구축	의정부시·경 철서·학교	청소년 교통사고 예방, 통학 안전 확보
	‘청소년 안전도우미’ 배치	고령자·청년 자원봉사자 활용하여 등·하교 시간대 안전보행 지원	시·노인복지 관·청소년센 터	지역 세대 간 교류 강화, 안전감 제고
② 학습·휴식 복합공간 조성	어룡 에듀라운지(Study & Rest Zone)	역사 내 유희공간 리모델링 학습·독서·디지털 자습 공간 조성 (24시간 개방형)	경전철(주)·대 진대	청소년 휴식·학습공간 확보, 체류시간 증가
	‘청년메이커스룸’ 시범운영	청소년·대학생 대상 소형 메이커공방(3D프린터, 영상편집실 등) 운영	시·대진대·교 육청	창의활동 기회 제공, 진로탐색 지원
③ 문화·심리 프로그램	‘감성스테이션’ 프로젝트	청소년 버스킹, 사진전, 시화전 등 월별 테마 행사 운영 (‘마음심포 캠페인’)	시·문화재단· 학교	문화감수성 함양, 지역 문화 저변 확대
	‘마음심터·상담존’ 설치	청소년 심리상담·멘토링·진로상담 부스 운영 (학교·YMCA 연계)	시·교육청·청 소년상담복지 센터	정서 안정, 위기청소년 조기 지원
④ 청소년 참여형 거버넌스	‘어룡 청소년위원회’ 운영	학생들이 직접 역사 프로그램·환경개선 아이디어 제안 및 실행	시·학교·청소 년수련관	청소년 자치역량 강화, 정책참여 확대
	‘학생홍보단’ 구성	청소년들이 SNS·유튜브를 통해 어룡역 활동·이용 후기 홍보	시·대진대·미 디어학과	자연스러운 홍보, 시민참여형 마케팅
⑤ 빅데이터 기반 이용환경 개선	통학시간대 집중도 분석 시스템	T-money 및 IoT센서 기반으로 시간대별 통학혼잡도 데이터 분석	시·대진대 빅데이터센터	안전관리 효율화, 혼잡도 분산 운영

□ 기대 효과

- 안전한 통학환경: 청소년·학부모 체감형 보행안전 인프라 구축
- 학습·휴식 복합기능: 경전철 내 ‘제3의 청소년 공간’ 조성
- 정서적 지원: 상담·문화 프로그램을 통한 심리안정 및 사회성 향상
- 자발적 참여: 청소년 주도형 기획·홍보를 통한 참여문화 확산
- 데이터 기반 운영: 이용패턴 분석으로 효율적 관리·정책 반영

3) 행정·업무 복합형: 의정부시청역 활성화 프로그램

□ 기본 방향

- 의정부의 핵심 행정축이자 공공기관 밀집 지역
- 시민-행정-비즈니스의 흐름이 교차하는 복합 거점
- 단순 통근 기능을 넘어 행정서비스 접근·도시브랜딩·시민참여 플랫폼 확장
- 스마트 행정지원, 시민참여 서비스, 지역경제 연계 결합한 도심형 스마트워크·행정 허브로 전환

□ 세부 프로그램

<표 4-8> 의정부시청역 활성화 방안

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
① 스마트 행정지원 인프라	‘민원 원스톱 안내 라운지’ 조성	경전철 역사 내 디지털 민원안내 키오스크 설치	의정부시·경전철(주)	방문객 편의 향상, 행정 접근성 제고
	‘시청 연계 모바일 행정플랫폼’	역사 내 QR코드로 민원서류 발급, 시설예약, 복지신청 등 모바일 연동 서비스 제공	시·스마트시티센터	디지털 행정서비스 확산, 시민만족 제고
② 시민참여 및 홍보 플랫폼화	열린 행정 전시존	주요 시정 성과·예산집행 결과를 시각자료로 상시 전시 (대민 신뢰 제고 목적)	시·홍보담당관실	투명행정 홍보, 시민 신뢰 강화
	정책제안 디지털보드 운영	시민이 터치스크린으로 시정 아이디어 제안, 건의사항 입력 가능	시·시민소통과	시민참여 활성화, 정책 피드백 강화
③ 업무·비즈니스 편의 강화	스마트 워크존(공공형 공유오피스) 설치	출장 공무원·민간직장인 대상 스마트워크 공간 제공 (Wi-Fi, 화상회의, 복합기)	시·경전철(주)	공공·민간 협업환경 조성, 도심업무 활성화
	런치 커넥트 프로그램	점심시간대 공공기관 종사자 대상 지역상권 연계 할인 이벤트 운영	시·상인연합회·소상공인지원센터	도심 상권 활성화, 민관 유대 강화
④ 시민문화 복합 이용 기능 확대	시청역 시민갤러리	지역 예술인·청년작가 작품 전시 및 시정 홍보 콘텐츠 결합형 전시공간 운영	시·문화재단	행정·문화 융합, 시민 접근성 향상
	공무원 휴식 스테이션	공직자 스트레스 케어·휴식존 설치	시·인사과	근무만족도 향상, 행정서비스 품질 제고
⑤	민원이용자 흐름	교통카드+민원 방문 데이터	시·대진대	맞춤형 행정서비스,

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
빅데이터 기반 행정수요 분석	데이터 통합분석	융합 → 시간대별 행정수요·이용자 유형 분석	빅데이터센터	혼잡도 분산

□ 기대 효과

- 행정 접근성 향상: 시민 민원·방문객의 이동 효율 및 편의성 증대
- 스마트 행정 구현: 디지털 기반의 대민 서비스 확산
- 투명·참여 행정 강화: 시민 제안·참여 확대를 통한 신뢰 구축
- 업무 효율성 제고: 공직자 근무환경 개선, 민·관 협력 강화
- 도심경제 활성화: 행정·상권의 동반 활성화 및 점심시간 소비 촉진

4) 관광·문화 자원형: 의정부중앙역 활성화 프로그램

□ 기본 방향

- 의정부 예술의 전당, 로데오거리, 부대찌개거리 등 문화·상업 시설과 인접함
- 문화적 상징성과 도심활동이 공존하는 지역으로, 관광 + 예술 + 소비의 융합형 도시 문화 플랫폼 발전 도모
- 단순 교통지점이 아닌 지역 정체성과 도시문화 콘텐츠가 살아 숨 쉬는 컬러 허브로 전환

□ 세부 프로그램

<표 4-9> 의정부중앙역 활성화 방안

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
① 도심관광 연계 인프라 구축	‘의정부 문화골목 루트맵’ 조성	의정부중앙역~로데오거리~예술의전당~부대찌개거리~회룡사까지 연결되는 ‘도심문화도보루트’ 구축 및 안내사인 설치	의정부시·관광재단	관광객 유입 확대, 지역이미지 제고
	스마트 관광안내 키오스크	역사 내·주변에 관광정보+음식점+공연일정	시·경전철(주) ·문화재단	편리한 관광정보 접근, 외국인 이용률

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
		제공 키오스크 설치, QR 연동형 다국어 서비스 지원		향상
② 문화콘텐츠 중심 활성화	의정부 컬처라인 (문화역사 프로젝트)	역사 내 벽면·광장을 활용한 상설 미디어아트 전시, 시민예술 참여형 ‘스토리월(Story Wall)’ 설치	시·예술의전 당·경전철(주)	문화공간화, 도시미관 개선
	경전철 예술공연 시리즈	매월 1회 ‘중양역 콘서트’, ‘거리극 페스티벌’ 등 기획공연 정례화	시·문화재단· 대진대	지속적 방문 유도, 예술도시 이미지 강화
③ 관광·상권 연계 프로그램	로데오-경전철 상권연계 패스 (1-Day Pass)	경전철 승차권 제시 시 로데오거리·식음료 상점 할인제공 → 관광객 소비 촉진	시·상인연합 회	지역경제 활성화, 소비 순환 확대
	밤도심 관광 프로그램 (야경 투어)	중양역~예술의전당~부대찌개 거리 구간 중심의 야간도보관광 코스 운영 (‘Night Light Uijeongbu’)	시·관광재단	체류형 관광 활성화, 저녁시간대 이용률 증대
④ 시민·청년 참여형 문화운영	중양 청년아트마켓	역사 앞 광장에서 청년예술가·공예가·버스커가 참여하는 주말 아트마켓 운영	시·청년센터· 예술의전당	청년상작 지원, 도심문화 활성화
	시민큐레이터 프로그램	시민이 직접 전시기획·운영에 참여하는 공공전시 프로그램	시·문화재단	주민주도 문화활동, 공동체 참여 증진
⑤ 관광데이터 기반 운영관리	관광객 유동 및 소비패턴 분석	카드결제데이터·T-money·관 광앱 이용데이터 기반 관광객 동선 분석	시·대진대 빅데이터센터	실증적 관광정책 수립, 효율적 예산배분

□ 기대 효과

- 도시관광 활성화: 경전철과 관광 소비를 결합한 복합형 관광 동선 확립
- 문화예술 확산: 지역예술인과 시민참여 중심의 문화공간 창출
- 상권 연계: 로데오·부대찌개거리 등 상업권과 관광의 연동 효과 강화
- 도시브랜드 제고: ‘문화도시 의정부’ 이미지 확립 및 외부 홍보 강화
- 지속가능한 운영: 데이터 기반 정책피드백을 통한 효율적 관리체계 정착

5) 환승거점형: 회릉역 활성화 프로그램

□ 기본방향

- 단순 환승 기능을 넘어 생활·관광·비즈니스 복합 허브로 전환
- 고령자 친화형 + 청년활동 중심형 복합 접근
- 교외선 연계, 광역 버스 환승, 경전철 이용률 제고를 모두 엮은 다층적 연계 전략

□ 세부 프로그램

<표 4-10> 회릉역 활성화 방안

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
① 스마트 환승 인프라 구축	무장애 환승 통로 및 수평 동선 정비	회릉역~1호선 간 환승구간 엘리베이터·무빙워크 확충, 실내 연결통로 신설(비가림형)	의정부시, 철도공단, 경전철(주)	고령자·장애인 이동편의 증진, 사고율 감소
	스마트 모빌리티 허브 존	역사 전면부에 PM(전동킥보드, 전기자전거) 거점 설치 및 IoT 기반 실시간 대여정보 제공	의정부시, 민간 모빌리티 기업	첫·마지막 1km 이동 수요 해결, 청년층 환승률 향상
② 환승형 생활서비스 공간화	‘회릉 커뮤니티 스테이션’ 조성	환승 통로 내 공유라운지, 소규모 북카페, 청년창업 팝업스토어 설치	시·운영사·청 년창업센터	환승 대기시간 활용, 지역경제 순환 유도
	‘스마트 라운지’ 도입	실시간 열차·버스 정보, 미세먼지·날씨·관광지 정보 제공 디지털 키오스크 설치	경전철(주), 의정부시	환승 효율 및 정보 접근성 향상
③ 교외선·관광 연계형 프로그램	‘회릉~도봉산~회릉 사 순환 투어패스’ 도입	교외선(예정) 및 경전철 이용객 대상 1일 교통+관광패스 운영	시·관광공사· 코레일	관광객 환승 활성화, 낮시간대 수요 창출
	‘회릉 문화모빌리티 버스’ 시범운영	회릉역을 기점으로 부대찌개거리-도봉산-의정부 시청-의정부역 순환버스 운영	시·의정부관 광재단	상권 연계, 관광객 이동 확대
④ 이용객 중심 편의 강화	‘스마트 짐보관·배송 서비스’	회릉역 내 스마트 락커 + 당일 숙소 배송 연계	민간 스타트업, 시	관광객 만족도 제고
	‘회릉’	노인 일자리와 연계, 고령자	시·노인일자	고령자 안전확보,

구분	프로그램명	주요 내용	추진 주체	기대 효과
	실버도우미(환승지원요원) 운영	대상 환승 안내 및 승강보조	리센터	일자리 창출
⑤ 데이터 기반 운영관리	‘환승 이용패턴 빅데이터 분석’	T-money/카드데이터 기반 환승유형·시간대 분석 → 정책반영	시·대진대 연구팀	정책 적합성 제고, 맞춤형 환승정책 수립

□ 기대 효과

- 이용률 상승: 주중 통근과 주말 관광 수요 모두 확보
- 사회적 포용: 고령자 친화형 환승 환경으로 안전성 향상
- 지역경제 파급: 청년창업·상권·관광 연계에 따른 소비 확산
- 지속가능성: 데이터 기반의 정책 피드백 체계 확립

제4절. 웹툰·MZ세대 콘텐츠 마케팅 전략 도입

1. '콘텐츠 기반 대중교통'으로의 전환

□ 의정부경전철은 개통 이후 '편의성은 확보했으나, 매력이 부족한 교통수단'으로 인식되는 경향이 있었음

○ 이는 이용 목적이 '이동'에 한정되어 그 이외의 매력을 크게 제공하지 못했음

○ 특히, 청년층 및 MZ세대(20~30대)는 '경험'과 '스토리'를 중시하는 경향이 강해, 이들의 이용률 및 SNS 언급량이 확대된다면 경전철 활성화에 큰 축이 될 수 있음

○ 따라서, 이제 경전철을 단순한 '이동수단'이 아닌, '경험을 제공하는 콘텐츠 플랫폼'으로 전환함으로써 비혼잡 시간대 수요를 창출하고 브랜드를 재활성화 필요

□ 경전철을 '스토리가 있는 이동 수단'으로 재정립하고 젊은 세대의 감성을 충족시킬 전략 모색이 필요함

○ 앞선 3절에서 언급한 각 역의 5가지 유형 전라과 더불어 '경험 콘텐츠'로 융합하여, 이용 자체를 하나의 여가 활동으로 브랜딩할 필요가 있으며 이를 위한 3단계 추진 전략을 제안함

- 이를 통해 의정부경전철은 단순한 교통수단이 아니라 시민의 일상 콘텐츠로서, 즉 '움직이는 문화 플랫폼'으로 발전 모색

<표 4-11> 경험콘텐츠로서 경전철 브랜딩화 전략

구분	추진 전략	예시
1단계	역사 간 이동을 하나의 '테마 여행 코스'로 구성	예시) '1호선 의정부역-의정부중앙역-효자역' 구간을 '청년·맛집·문화 코스'로 묶어 홍보
2단계	앱·SNS를 통한 디지털 스탬프, 챌린지 시스템 구축	경전철 이용·체험 시 포인트 적립, 배지·기념품 지급
3단계	시민 경험을 기록하고 공유하는 구조	이용자의 추억·사진을 '경전철 이야기 아카이브'로 축적 (웹사이트·전시로 활용)

2. 콘텐츠 실행방안 및 예시

□ 경전철을 ‘스토리가 있는 이동 수단’으로 재정립하고 젊은 세대의 감성을 충족시킬 전략 모색이 필요함

○ 앞선 3절에서 언급한 각 역의 5가지 유형 전략과 더불어 '경험 콘텐츠'로 융합하여, 이용 자체를 하나의 여가 활동으로 브랜딩할 필요가 있으며 이를 위한 3단계 추진 전략을 제안함

- 이를 통해 의정부경전철은 단순한 교통수단이 아니라 시민의 일상 콘텐츠로서, 즉 ‘움직이는 문화 플랫폼’으로 발전 모색

□ 의정부는 웹툰·영상문화 인프라를 갖춘 도시라 평가 할 수 있음

○ 특히 의정부영상미디어센터 등과 협업하면 비용을 크게 줄이면서도 콘텐츠 품질을 확보할 수 있다 판단됨

□ 경전철 마케팅에 접목할 수 있는 대표적인 콘텐츠 유형을 크게 3가지, 웹툰, 소품, 시민공모형으로 구분하고 구체적 실행방안은 다과 같음

□ 웹툰 시리즈 제작

○ 기획 개념: “경전철에서 만나는 의정부의 이야기”

○ 형태: 웹툰·웹소설 형식의 시리즈 콘텐츠로, 각 역을 배경으로 한 짧은 에피소드 구성

○ 주제 예시

- 회룡사 데이트 : 연인들의 소품 명소 이야기

- 부대찌개 미식탐방 : 의정부 대표 음식과 역사 소개

- 역별 도시전설 시리즈 : 새말역의 ‘숨은 이야기’, 탑석역의 ‘야경 포인트’ 등

○ 운영 방안

- 공모전 형태로 시민·청년 웹툰 작가 참여 유도

- 우수작은 네이버·카카오웹툰 지역관 또는 시 공식 SNS에 연재
- 시즌별(봄·여름·가을·겨울) 5~6화씩 구성하여 지속적 콘텐츠 생산

○ 기대효과

- 지역 스토리 기반 홍보 + 청년 콘텐츠 산업 육성 + 대중친화 이미지 강화

□ 숏폼(Short-form) 영상 콘텐츠

○ 기획 방향: 짧고 재밌게, 경전철을 배경으로 한 “일상 콘텐츠”

○ 콘텐츠 예시

- 「1분 경전철 브이로그」: 승객의 하루를 1분 안에 담은 감성 영상
- 「30초 출근 챌린지」: ‘누가 더 빠르게 출근하나?’ SNS 릴스 챌린지
- 「오늘의 경전철 풍경」: 계절별, 시간대별 풍경 감상 영상

○ 실행 방안

- 의정부시청 공식 SNS, 경전철 인스타그램 계정 개설
- 지역대학(대진대·경민대) 미디어 관련 학과와 협력해 숏폼 제작단 운영
- 시민 참여형 ‘#의정부경전철일상’ 챌린지 운영 (월별 우수 영상 시상, 경전철 무료이용권 제공)

○ 기대효과

- MZ세대 친화적 접근, 자연스러운 바이럴(자발적 확산) 유도

□ 시민 공모형 콘텐츠 프로그램

○ 시민 웹툰 공모전: ‘내가 그리는 의정부경전철 이야기’를 주제로 한 시민참여형 콘텐츠 공모전

- 상금과 함께 실제 경전철 래핑(포스터)로 활용
- 학생·청년층 참여 확대를 위해 학교 연계 수업으로도 추진 가능

○ 청년 숏폼 제작단

- 청년 크리에이터(영상·편집 전공자)를 공모로 선발, 6개월 단위 팀 운영
- 시 홍보예산과 연계해 제작비 지원(영상 1편당 20~30만 원 수준)

○ 시민 큐레이터단

- 시민이 직접 추천하는 ‘숨은 명소’나 ‘감성 포인트’를 SNS에 공유
- ‘시민 1인 미디어’로 양성, 커뮤니티 중심 확산

○ 기대효과

- 시민이 참여하는 자생적 홍보 생태계 구축, 공공예산 효율성 제고

□ 앞서 제시한 경전철 역사 5가지 유형별 예시를 제시하면 다음과 같음

<표 4-12> 의정부 경전철 5가지 유형

유형	대표역 (예시)	핵심 콘셉트	주요 콘텐츠 아이디어	실행방안	기대효과
① 주거 밀집형	발곡, 범골역 등	‘생활 속 경전철’ - 가족·이웃 중심 일상형 콘텐츠	① 웹툰: <우리동네 U라인> - 이웃의 하루, 경전 철을 매개로 한 세대 간 이야기 ② 숏폼:엄마의 3정거장 장보기 브이로그, 퇴근길 5분 휴식 챌린지 ③ 공모: 우리 가족의 경전철 이야기 시민 사진전	주민센터·아파트 커뮤니티 협력 스토리 수집 가족 단위 SNS챌린지(#U라인가족사진) 주거 단지연계 경품이벤트(생활용품·카페쿠폰등)	지역주민 친밀감 강화, 가족단위 이용률 향상, 시민자부심 형성
② 학교·청 소년형	어룡, 송산역 등	‘청소년 창의력과 감성 표현의 무대’	① 웹툰: <부용고의 비밀> - 학교, 친구, 첫사랑, 고민 등 청소년 성장스토리 ② 숏폼: 통학브이로그, 오늘의 내 친구인터뷰, U 라인에서 공부하기 ③ 공모: 청소년 웹툰·숏폼 공모전,북카페내전시	학교·청소년센터 연계 프로그램 운영 영상미디어센터 협업 제작 교육 우수작 경전철 내부디지털 스크린 상영	청소년 자발적 참여, 브랜드 이미지 제고, 안전한 체류공간 조성
③ 행정·업 무복합 형	의정부시청 ·경기도청 북부청사역	‘도시정책+직장인 감성 콘텐츠’	① 웹툰: <시청 앞 오늘> - 공무원과 시민의 일 상, 정책 뒷이야기 ② 숏폼:5분 점심 산책브이로그, 퇴근길 킥 인터뷰 (오늘하루수고했어요) ③ 공모:정책을 만화로 공모전-시민이 느낀 행정서 비스를 웹툰으로 표현	의정부시 홍보담당관실·문화재단 협업 공공 정책 홍보용 콘텐츠 연계 시청 구내식당·청사 광고판 홍보	공공정책 친숙화, 직장인 이용 확대, 시민-행정 공감대 형성
④ 관광·문 화자원 형	의정부중앙	‘의정부의 문화여행 노선화’	① 웹툰: <부대찌개의 가슴아픈 역사>음식·사람이 어우러진 스토리텔링 ② 숏폼:1분의 정부 소풍코스, 부대찌개 3정거장투 어,의정부 밤 길감성 영상 ③ 공모: 시민관광 브이로그대회, 포토존챌린지	의정부문화관광재단·시장 상권진흥원 협력 ‘소풍열차 시즌 캠페인’연계운영 포토존·상권 쿠폰 결합 이벤트	관광객 유입, 지역소비 촉진, 도시문화 홍보 강화
⑤ 환승 거점형	회룡 탑석역 등	‘도시 연결의 시작점’ - 교통·기다림을 콘텐츠화	① 웹툰: <회룡의 시간> - 출근길 만남과 이별, 잠깐의 인연 시리즈 ② 숏폼: 30초 환승 릴레이, 출근러 인터뷰,기다리 는 풍경 ③ 공모: 출퇴근 감성 사진 공모전	1호선·교외선 연계 홍보캠페인 출근시간대 영상 송출 및 포스터QR참여 역내 대기공간 감성 조명·음악연출	통근층 감성 홍보, SNS 확산, 재이용 의향 상승

3. MZ세대 대상 참여형 콘텐츠 구조

- MZ세대는 ‘보는 콘텐츠’보다 ‘참여하는 콘텐츠’를 선호하는 경향이 강함
- 따라서 단순 홍보를 넘어서, 직접 체험하고 공유할 수 있는 구조적 장치를 마련하는 것이 핵심

□ 디지털 스탬프 투어 앱

- 각 역사별 미션 수행(포토인증, 퀴즈 참여 등) 시 디지털 스탬프 획득 → 포인트 적립
- 일정 포인트 달성 시 기념 굿즈·쿠폰 제공 (카페, 편의점, 영화관 등 지역상권 연계)
- UI는 젊고 직관적인 디자인으로 개발, ‘U-Line 스탬프 투어’ 앱으로 통합 관리
- 향후 교외선 연계 시 공동 투어 코스로 확장 가능

□ SNS 해시태그 챌린지

- #오늘의U라인 #경전철소풍 #U라인풍경 등 공식 해시태그 운영
- 월별 테마(봄꽃, 여름밤, 가을전시, 겨울빛축제) 지정하여 포토존 인증 이벤트
- 챌린지 참여자 중 월 10명 내외 추첨, 굿즈·탑승권 제공

□ 테마 열차 인증 이벤트

- 계절별로 테마 열차(봄소풍, 독서열차, 겨울빛열차 등)를 한정 운행
- 열차 내 스탬프존·AR포토존 설치하여 이용자가 직접 사진을 찍고 공유
- 시즌별 누적 참여자에 따른 경품 지급 및 SNS 순위 공개

□ 지역 크리에이터 협업

- 지역 기반 유튜버, 인스타그램 크리에이터, 틱톡 인플루언서와 협업 콘텐츠 제작
- ‘의정부 하루 살기’, ‘경전철 브이로그’, ‘1일 데이트 코스’ 등 영상 기획 공동 진행

- 콘텐츠 내 지역 브랜드(카페, 전통시장, 공연장 등) 자연 노출 시킴으로써 상생 효과 기대

4. 추진체계와 기대효과

- 추진체계는 3단계로 구분하여 확대·체계화하는 방향을 제안

<표 4-13> 추진체계

구분	추진 내용	협력 주체
1단계 (2025~2026)	웹툰·숏폼 콘텐츠 시범 제작 및 SNS 운영 개시	경전철운영사 + 의정부시청 + 청년창작팀(가칭)
2단계 (2027)	스탬프 앱·테마열차 도입, 시민공모전 개최	의정부문화재단 + 지역대학 + 의정부영상미디어센터
3단계 (2028)	교외선 연계 관광콘텐츠 확장, 브랜드 통합 캠페인	의정부시 + 경기관광공사 + 민간 자원 유치

- 기대효과

- 경전철 브랜드 이미지 제고
 - 단순 이동수단에서 ‘문화와 스토리가 있는 교통수단’으로 전환
- 청년층·MZ세대 이용 확대
 - SNS 콘텐츠 확산을 통한 자연스러운 이용 유도
- 지역경제 파급
 - 촬영·이벤트·투어 연계 소비 증가, 상권활성화 기여
- 시민참여 강화
 - 시민이 직접 스토리 생산자로 참여를 통한 공동체 소속감 강화

제5장. 결 론

- 본 연구는 의정부 경전철이 직면한 재정적·운영적 한계를 극복하고, 궁극적으로 지역 경제 활성화 및 시민의 삶의 질 향상에 기여할 수 있는 실질적인 방안을 모색함
- 의정부시가 안고 있는 초고령사회 진입 가속화라는 시대적 과제와 경전철의 현재 위기를 연결하여 분석한 최종 결론과 정책 제언은 다음과 같음

1. 경전철 패러다임의 혁신적 전환

- 시대적 배경 진단: 초고령사회와 도시 경쟁력 위협
 - 의정부시는 65세 이상 인구 비율이 향후 20%에 육박하며 초고령사회 진입을 목전에 두고 있음
 - 이는 경전철의 주요 이용자인 고령층의 안전과 이동 편의성이 도시 정책의 최우선 과제가 되었음을 의미함
 - 현재 경전철의 C등급 안전 신뢰도와 계단 중심의 환승 구조는 이 중대한 시대적 요구에 역행하고 있으며, 이는 단순한 불편을 넘어 교통 복지 실현의 실패이자 고령자 안전사고의 잠재적 위협으로 작용함
- 경전철의 이중적 한계: 재정 및 운영 구조의 취약성
 - 낮은 이용률로 인한 수입 부족을 시의 재정으로 보전하는 구조는 재정 건전성 논란을 야기
 - 또한, 무인운전 시스템의 반복적인 장애와 계절 요인에 취약한 기술적 안정성 부족은 시민들의 경전철 이용 신뢰도를 지속적으로 저하시키는 핵심 요인
- 핵심 가치 정립: '생활 플랫폼'이자 '미래 투자 자산'
 - 위와 같은 문제 인식 하에, 본 연구는 경전철을 '지역 내 생산-소비-고용을 연결하

는 복합적인 생활 플랫폼'이자 '지역 경제를 활성화하는 미래 투자 자산'으로 재정립
해야 한다는 결론을 도출

- 경전철의 가치를 운임 수입이 아닌 지역 경제 활성화 파급 효과를 기준으로 평가하
는 패러다임의 전환이 절대적으로 요구됨

2. 제언 I: 구조적 건전성 확보 및 거버넌스 혁신

□ 재정 구조의 합리화: 위험 분담형 모델(BTO-R) 도입 적극 검토

- 현재의 운영 적자를 시의 재정에 의존하는 구조를 개선하기 위해, 정부 및 지자체 간
의 위험을 분담하는 BTO-R(Risk-sharing) 등 민자사업 재구조화 모델을 중앙 정부
와 적극적으로 협의해야 함
- 부산-김해 경전철 등 타 지역의 선행 사례를 면밀히 분석하고, 경전철 운영의 지속
가능성을 최우선 목표로 삼아 재정 부담을 합리적으로 해소해야 함

□ 운영 거버넌스의 전문성 강화 및 책임 경영 체계 구축

- 의정부시-운영사-경기도 등으로 분산된 책임 구조를 명확히 하고, 성과 기반의 책
임 운영 체계를 확립
- 특히 무인운전 시스템의 기술적 안정성을 확보하기 위해 전문 인력 배치와 함께, 운
행장애 발생률을 핵심 성과 지표(KPI)로 설정하여 운영사의 책임을 강화해야 함
- 단기적 행정적 대응에서 벗어난 장기적인 전문 거버넌스 구축이 필수적

3. 정책 제언 II: 시민 복지 증진을 위한 안전 및 무장애 환경 구축

□ 무장애 교통 복지 실현을 위한 BF 인증기준 전면 적용

- 고령층 안전사고율이 높은 현황을 고려하여, 경전철 전 역사 및 역세권 주변 보행로
에 BF(Barrier-Free, 장애물 없는 생활환경) 인증기준을 일괄 적용을 검토 필요
- 특히, 경사로의 기울기를 1/12 이하로 유지하고, 미끄럼 방지 처리 및 시각·청각 약

자 친화형 안내 체계 정비를 최우선 과제로 추진해야 함

○ 이는 단순 보수 차원을 넘어선 교통약자 이동 편의 증진을 위한 사회적 투자임

□ 광역 환승 연계성 강화 및 동선 최적화

○ 향후 개통될 GTX-C 노선 및 교외선 연계 시 환승 구간이 장거리 동선이 될 가능성에 대비하여, 수평 이동 중심의 환승 시스템을 선제적으로 설계해야 함

○ 엘리베이터 및 에스컬레이터의 직결 배치를 통해 환승 동선의 길이를 최소화하고, 특히 고령자가 무리 없이 이동할 수 있도록 보행 보조 기술(스마트 리더기) 시범 도입을 검토할 필요가 있음

□ 커뮤니티 기반 교통매니저 제도 도입을 통한 현장 지원

○ 고령자 이용률이 높은 역을 중심으로 '커뮤니티 교통매니저' 제도를 도입하여 고령자 이동 지원, 길 안내, 비상시 초동 대응 등을 수행하도록 해야 함

○ 이는 복지 일자리 창출 효과와 더불어, 경전철 이용의 심리적 안정감을 높여 교통약자의 이용 활성화에 직접적으로 기여할 것임

4. 정책 제언 III: 역세권 중심의 지역 경제 활성화 전략

□ 기능 특화를 통한 역세권 개발(TOD) 추진 및 상권 연계

○ 15개 경전철 역사의 주변 환경과 주 이용객 특성을 면밀히 분석하여 역사별 기능 특화 전략을 추진해야 함

- 예: 시청역 - 스마트 행정/비즈니스 허브, 경전철 의정부역 - 광역 환승 및 상업/문화 복합 거점, 회룡역 - 고령 친화형 생활 지원 거점 등)

- 이러한 기능 재배치는 교통 접근성 개선이 주변 상권에 미치는 집적 경제 효과(Agglomeration Effect)를 극대화할 것으로 기대됨

□ 도시재생 뉴딜사업과의 전략적 통합 추진

- 경전철 역세권 낙후 지역의 보행 환경 개선과 유휴 공간 활용을 위해, 도시재생 뉴딜 사업과 경전철 활성화 계획을 통합적으로 추진해야 함
- 경전철을 중심축으로 설정하고 주변의 지역 상권, 주거 환경, 문화 복지 시설을 하나로 묶는 '생활축 기반 도시재생' 패러다임을 도입함으로써, 시 전체의 활력을 회복하는 시너지를 창출해야 함

5. 정책 제언 IV: 이용 활성화를 위한 콘텐츠 및 마케팅 전략

□ MZ세대 중심의 참여형 콘텐츠 플랫폼으로 기능 전환

- 단순 광고 형태의 홍보에서 벗어나, 젊은 층이 스스로 참여하고 공유하는 참여형 콘텐츠를 개발해야 함
- 디지털 스탬프 투어 앱을 개발하여 역사별 미션 수행 및 포인트 적립을 유도하고, SNS 해시태그 챌린지(#오늘의U라인, #경전철소풍)를 정기적으로 운영하여 경전철을 중심으로 한 체류형 문화 소비를 확산시켜야 함

□ 체류형 지역 소비 유도를 위한 상권 연계 프로모션 강화

- 경전철 이용객이 역사 밖 지역 상권에서 소비하도록 유도하는 직접적인 경제 유인책이 필요함
- 디지털 스탬프 포인트와 연동된 지역 카페, 편의점, 상점 쿠폰 제공 등 지역 소비 연계형 프로모션을 통해 경전철 이용의 경제적 효용 가치를 높이고 지역 상권의 매출 증대에 기여해야 함

6. 소결 및 기대 효과

□ 재정 구조의 선순환

- 합리적인 운영 구조 정착과 이용 활성화를 통한 수입 증가로 시의 재정 부담을 최소화하고, 안정된 재원을 복지 인프라 확충에 재투자하는 건전한 재정 순환 구조가 확립

□ 도시 경쟁력 및 안전 신뢰도 향상

- BF 환경 구축은 시민의 삶의 질을 근본적으로 개선하며, 문화 콘텐츠 플랫폼화는 도시의 외부 인지도를 높여 투자 및 인구 유입 경쟁력을 강화

□ 포용적 도시 환경 조성

- 경전철이 교통약자에게 안전하고 편리한 이동 수단이 됨으로써, 모든 세대를 아우르는 포용적인 도시 환경을 구축하고, 경전철에 대한 시민들의 신뢰와 만족도를 극대화할 수 있을 것으로 기대

<참고문헌>

- 강성중. (2015). 대중교통 환승을 위한 서울 지하철 역사 정보안내체계 디자인. 한국디자인문화학회 지, 21(4), 1-10.
- 김영우, 최재필. (2011). 지하철역사 유희공간의 유형분석을 통한 활용방안 연구/서울시 지하철역사 2 호선을 중심으로. 한국퍼실리티매니지먼트학회지 6.1. 49-56.
- 강재원, 성현근. (2020). 주택가격에 영향을 주는 고가의 도시철도 접근성의 비선형성에 관한 실증 : 용인 및 의정부 경전철역을 중심으로. 국토계획, 55(3), 94-112.
- 김철한. (2016). 대중교통 운영자에 대한 경영 및 서비스 평가 지표개선 연구. 대한교통학회 학술대회지. 590-595.
- 고길곤, 이보라, 이주현. (2015). 종합적 접근으로서의 정책실패 사례연구: 경전철 사업 사례를 중심으로. 행정논총, 53(1), 129-163.
- 김규호, 임배근. (2013). 문화유산관광이 지역경제에 미치는 효과분석 - 경주지역을 중심으로 -. 한국지역경제연구, 25, 93-115.
- 박병춘. (2012). 지역발전과 지역공동체-지역공동체 활성화를 위한 모형 및 기본 정책 방향을 중심으로 -. 지역사회연구, 20(2), 1-26.
- 박헌수. (2011). 부산김해경전철이 부동산가격에 미치는 영향 분석. 지역연구, 27(1), 51-67.
- 서정복, 변지혜, 김도경. (2024-09-26). GTX C 노선 - 의정부경전철 : 직결 환승 시스템 구축. 대한교통학회 학술대회지, 강원.
- 신용은, 남혜경. (2008). 버스 동시환승체계의 적용과 효과분석. 대한토목학회논문집 D, 28(5D), 617-625.
- 이광섭, 엄진기, 문대섭, 박철, 신종진. (2015). 소지역단위 사회경제지표를 활용한 경전철 역별 수요 분석 방안 연구. 한국철도학회 논문집, 18(2), 166-174.
- 이용희, 진장익. (2018). 도시철도 개통이 주택가격에 미치는 영향: 우이신설 경전철을 중심으로. 부동산정책연구, 19(2), 175-197.
- 이태식, 이동욱, 박경순, 김영현, 윤상윤, 이종하. (2006). 도시철도 역세권 개발방안. 한국철도학회 논문집, 9(2), 193-199.
- 조응래, 김점산, 박지선. (2020). 경기도 도시철도 운영정책 추진방안. 경기연구원.
- 최선미, 홍준형. (2014). 민간투자사업 실패요인에 관한 연구 - 용인, 부산-김해, 전주 경전철 사례를 중심으로 -. 한국거버넌스학회보, 21(2), 1-28.
- 최성관. (2018). 국가 교통인프라 구축의 중·장기 지역경제효과 사례분석. 경제연구, 36(1), 101-128.
- 최수범, 이주형. (2016). 철도역세권 복합개발과 지역 활성화의 구조적 관계. 한국콘텐츠학회 논문지, 16(4), 594-603.
- 한다솜, 최창규. (2022). 우이신설 경전철이 주택 가격에 미치는 영향에 관한 연구 : 우이신설 경전철 인근 아파트를 중심으로. 국토계획, 57(2), 108-126.
- 함유근, 김영수, 이국희, 이석준. (2008). 지역 사업의 지속 가능성 결정 요인 : SLEN 이론에 따른 국내 사례 연구. 중소기업연구, 30(2), 125-149.
- 홍평화, 박재홍. (2017). 경전철 활성화 요인의 중요도 비교분석 용인경전철과 의정부경전철 중심으로. 도시정책연구, 8(2), 21-36.
- 황현주, 정의철. (2019). 철도 건설사업단계 및 지하철역까지의 거리가 주변지역 아파트 매매가격에

미치는 영향에 관한 연구 : 신분당선 광역철도 2단계 사업을 중심으로. 부동산연구, 29(2), 69-83.

Ferbrache, F., & Knowles, R. D. (2017). City boosterism and place-making with light rail transit: A critical review of light rail impacts on city image and quality. *Geoforum*, 80, 103-113.

Yang, W., & Chang, J. S. (2025). A quasi-experimental study of light rail transit on jobs-housing balance by regional typology: A case study of South Korea. *Journal of Transport Geography*, 124, 104173.

IEA (2019). *The Future of Rail: Opportunities for Energy and the Environment*.

의정부시홈페이지. 분야별 정보. <https://www.ui4u.go.kr/depart/contents.do?mId=0203030300>